März 2014 | 21. Jahrgang | Fachzeitschrift in Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis „NKW- und Anhänger-Teile-Handel“ im GVA

NKW PARTNER

FÜR NUTZFAHRZEUG-SERVICE UND TEILEMARKT

Filter-Spezial
ab Seite 12
Nutzfahrzeugfilter sind Hightech-Produkte – und wichtige Ertragssäulen im Servicegeschäft. Wir geben Tipps zum Filtergeschäft.

Klima-Spezial
ab Seite 22
Service, Wartung und Reparatur von Klimaanlagen bieten profitable Geschäfte für Werkstätten und den Teilehändler.

Antriebstechnik
ab Seite 30
Reparaturarbeiten am Antrieb gehören zum Werkstattalltag. Wir verraten Tipps rund um Riementrieb und Kupplung.

1

Erscheinungsort Hannover | ISSN 1437-6229 | Bezugspreis pro Ausgabe 8,– Euro

24volt.de
Elektronik-Check

STEUERGERÄT DEFEKT ?

WIR SIND **SPEZIALISIERT** AUF DIE

FEHLERSUCHE, DIAGNOSE UND REPARATUR

AN STEUERGERÄTEN VON **FAHRZEUGEN MIT 24 VOLT BORDNETZ.**

Sie haben Ihr Steuergerät schon abgeschrieben? Lassen Sie es uns überprüfen.
In fast allen Fällen ist eine Reparatur möglich.

LKW / TRUCK | BUS | AUFLIEGER ANHÄNGER | AGRI LANDWIRTSCHAFT | BAUFAHRZEUGE | MARINE

Steuergeräte · Platinen · Bedienteile · Displays · Instrumente · Software · Elektromechanik

Steffen Gland | Olvenstedter Weg 1a | 39167 Niederndodeleben | Telefon 039204 / 866 506 | E-Mail info@24volt.de

www.24volt.de

Liebe Leserinnen, liebe Leser...

ES BLEIBT SPANNEND!

Seit dem 1. Januar 2014 gilt nun die vieldiskutierte Abgasnorm Euro VI für alle Lkw und Busse, die neu für den Straßenverkehr zugelassen werden. Sie bringt unter anderem noch komplexere Motoren- und Abgasnachbehandlungstechnologien mit sich – was für den Service- und Teilemarkt nicht ohne Folgen bleiben dürfte. Zumal sich die Fahrzeughersteller damit noch mehr als bisher dem freien Reparaturmarkt verschließen können. Es bleibt also spannend! Insbesondere, wie der IAM, der Independent Aftermarket, darauf reagieren wird. Eines der vorherrschenden Themen der Zukunft ist daher nach wie vor die Informationsbeschaffung – bei der Sie der NKW PARTNER bestmöglich unterstützen möchte. Etwa mit einem Beitrag zu neuen, für Euro-VI-Motoren notwendigen Ölen ab Seite 40.

Und nun noch etwas in eigener Sache: Für mich ist es an der Zeit, neue Aufgaben zu übernehmen. Diese Ausgabe des NKW PARTNER ist daher meine letzte Ausgabe. Ich möchte mich deshalb ganz herzlich bei Ihnen als treue Leserschaft bedanken. Bedanken möchte ich mich aber auch bei meinem Team, das mich in meinen viereinhalb Jahren als Chefredakteur des NKW PARTNER tatkräftig unterstützt hat – allen voran die Verlagsbereichsleitung „Kfz- und Mobilitätsmedien" der Schlüterschen Verlagsgesellschaft, welche mir stets mit Rat und Tat zur Seite stand. Ein besondere Dank gilt außerdem dem Producing, das dem NKW PARTNER stets ein frisches, lesefreundliches Layout mit auf den Weg gegeben hat. Ebenfalls recht herzlich möchte ich mich bei den Mitgliedern des Redaktionsbeirats bedanken, welcher den NKW PARTNER im Rahmen des „AK NKW", dem „Arbeitskreis NKW- und Anhänger-Teilehandel" des GVA, stets mit marktaktuellen, branchenrelevanten Themen versorgt hat.

Nichtsdestotrotz hoffe ich, dass Sie auch diesmal wieder im NKW PARTNER viele wertvolle Informationen für Ihre tägliche Arbeit finden. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen weiterhin viel Erfolg und gute Geschäfte!

Die Informationsbeschaffung ist eine wesentliche Aufgabe für Unternehmer im freien Reparaturmarkt. Nur wer informiert ist, kann auch mitspielen.

Weitere Berichte zum Thema Transporter und Nutzfahrzeuge lesen Sie unter:
www.nkwpartner.de/news

Klaus Kuss
Chefredakteur NKW-Partner

INHALT

Seite 12
Filter aller Art sind tragende Umsatzsäulen des Nutzfahrzeug-Servicegeschäfts –sowohl für NKW-Werkstätten als auch den Teilehandel. Dies gilt nicht nur für Öl-, Kraftstoff- und Luftfilter, sondern auch für Innenraumfilter, Lufttrockner und Dieselpartikelfilter. Erfahren Sie Interessantes und Aktuelles aus der Welt der Filterhersteller in unserem „Filter-Spezial".

Seite 22
Die Klimaanlagen moderne Nutzfahrzeuge – egal, ob Transporter, 40-Tonner oder Reisebus – benötigen regelmäßig einen Klimaservice. Die Möglichkeiten, mit Service-, Wartungs- und Reparaturarbeiten an Klimaanlagen interessante Zusatzerlöse zu erwirtschaften, sind facettenreich. In unserem „Klima-Spezial" erhalten Sie wertvolle Tipps für Ihr Klimageschäft.

EDITORIAL 3

MARKT & UNTERNEHMEN 6

Interessantes aus der Nutzfahrzeugbranche . . . . . .

FILTER-SPEZIAL

Wasser raus – Das neuartige Wasseraustragssystem von Mahle. 12
Filter für jeden Zweck von Donaldson 13
Luftikus – Mehr Schutz für das Druckluftsystem mit dem Luftvorreiniger „Consep" von Haldex 14
Lufthoheit – Trockene und saubere Druckluft mit der Doppelfilter-Technologie von Wabco 16
Einfache Emissionsbremse – Ölnebelabscheider von Parker Racor . . 17
Wasser marsch – Wasseraustragssystem von Hengst. 18
Speziell gefaltet – Das „Chevron"-Prinzip von Sogefi 18
Für den schnellen Ölwechsel – Servicewerkzeuge von Mann-Filter . . 19
Saubere Busse dank SCR-Upgrade von HJS 20
Wenn der Rußfilter verstopft ist ... – Professionelle DPF-Reinigung . . 20
Für den Ersatzbedarf gerüstet – Alternativprogramm von Dinex 21

SERVICE – KLIMA

Klima gut – alles gut! – Warum sich mit regelmäßigem Klimaservice auch Kraftstoff sparen lässt 22
Gretchenfrage – Lohnt für Busunternehmer der Klimaservice in Eigenregie? Experten sagen „JA". 23
Frischluftkur – Der regelmäßige Austausch des Innenraumfilters bewahrt die Gesundheit und bringt Zusatzerlöse 24
Kühlung und Klimatisierung für Nutzfahrzeuge – das Geschäft mit Klimakomponenten bei FrigAir wächst 25
Coole Tools – Klimaservicegeräte für Nfz im Überblick. 26
Thermomanagement für Lkw und Trapos von Behr Hella Service . . . 28
Verbessertes Montagekonzept – Standklimaanlage „CoolAir RT 880" von Waeco/Permanenter Sortimentsausbau bei Ava Cooling 29

TECHNNIK – ANTRIEB

Wechselspiele – ZF Services bietet die Getriebereparatur im „Fliegenden Wechsel" um Standzeiten zu verkürzen 30
Gedämpfter Schwung –Torsionsdämpfer regelmäßig tauschen..... 31
Schön in Schwung bleiben – Schwungräder von DT Spare Parts..... 31
Schwunghaft – Die Antriebsexperten von Febis „Truck Division" verraten, worauf man beim Schwungradwechsel achten sollte..... 32
Einfach spannend – Spannrollen und Spanner von PE 33
Kuppeln auf französisch – Kupplungen von Valeo für Nfz und Agri.. 33
Mehr Kupplungskompetenz – LuK und Europart kooperieren..... 34
Antriebsstang aus einem Guss – Gleichteilstrategie bei Daimler 34

LACK-SPEZIAL

Kombireiniger für Spritzpistolen/Schneller zum Hochglanz 35
Energie sparen – Energiesparpotenziale in Karosserie- und Lackierfachbetrieben aufspüren und nutzen 36

Seite 28
Die Antriebstechnik von Transportern, Lkw und Bussen mit Riementrieben, Kupplungs- und Getriebesystemen bietet ein weites Betätigungsfeld für Nutzfahrzeugwerkstätten. Eine wichtige Rolle spielen dabei die Zulieferer und Ersatzteilehersteller – und auch der Teilefachhandel. Denn bei allen Reparaturen gilt es, die Standzeiten so kurz wie möglich zu halten.

Seite 37
Schief stehende Achsen und eine fehlerhafte Fahrwerkseinstellung verursachen unnötigen Reifenverschleiß – und erhöhen sogar den Kraftstoffverbrauch. Wir zeigen, wie Nutzfahrzeugwerkstätten ihren Kunden dabei helfen können, die Betriebskosten zu senken. Zudem erfahren Sie, welche Tools es zum Justieren von ACC-Sensoren und Kamerasystemen gibt.

Seite 40
Seit 01. Januar 2014 gilt die Euro-VI-Norm für Nutzfahrzeuge. Damit kommen eine Menge neuer Ölsorten auf den Markt. Aufgrund obligatorischer Abgasnachbehandlungssysteme sind nämlich spezielle Schmierstoffe notwendig. Die Hintergründe dazu verraten wir Ihnen in unserem „Schmierstoff-Spezial".

TECHNIK – VERMESSUNG

Spurtreu – Weniger Reifenverschleiß und geringerer Kraftstoffverbrauch dank korrekter Fahrwerkseinstellung 37
Vermessen wie am Band – Das „i-Track" von Josam 38
Radarsensoren justieren – Das „ACC4000" von Haweka 38
ACC-Systeme prüfen und einstellen – Das „LC-40 ACC" von Koch . 39
Besser als original – Achskomponenten von Meyle für den Daily 39

SCHMIERSTOFFE-SPEZIAL

Fit für Euro VI? – Alles über Euro-VI-Motorenöle 40
Castrol schmiert MAN/Leistungsfähiges Allround-Öl von Addinol/ Kraftstoffsparen mit Total/Sprit sparendes Öl von ExxonMobil 42
Läuft alles wie geschmiert – Ein Tag mit dem Liqui Moly-Berater . . . 43

SERVICE – WASCHEN & REINIGEN

Blitzeblank – Kärcher baut spezielles Waschequipment für die Tankinnenreinigung und Außenwäsche von Silofahrzeugen 44
Nutzfahrzeuge effizient reinigen – Waschchemie von Caramba 45
Effektiv waschen und reinigen mit Winkler/Schmutz von Planen und Bordwänden einfach wegsprühen 45

TEILEMARKT

Lesestoff – Neue Kataloge auf dem Redaktionsschreibtisch 46
Alternativprogramm für NKW-Profis – Neue Teileplattform 48
Fensterheber für Lkw und Busse von DT Spare Parts 48
Sicherheit beim Turbotausch mit Additiv von Dana 48
Ladungssicherung im Fokus bei Berner 49
ABS-Polrad inklusive bei PE 49
Mehr Ladungssicherung bei Europart 50
„More Speed - More Power" – Infos zur Trost-Schau 2014 50
Maßgeschneidertes AU-System von AVL Ditest 50
Sicher starten mit dem Startbooster von KS Tools 51
Sicher laden mit den Ladegeräten von GYS 51

NKW-MARKT AUSTRIA

Rußverbot – In Teilen Österreichs gilt ein Fahrverbot für Nutzfahrzeuge ohne „Umweltpickerl" 52
Bio-logisch – Die Spedition Nothegger fährt neue Euro-VI-Scanias mit umweltfreundlichem Bio-Diesel 53
Kraftstoffsparen mit der App/Sparsamer in der Stadt mit Euro VI/ Kräftig sparen mit dem Crafter 54

NEBEN DER SPUR

Gewinnertypen – Das „Truckdrive-Symposium" von Carat feiert 10-jähriges Jubiläum 56
„Held der Straße" ausgezeichnet 57

IMPRESSUM/VORSCHAU 57

GEWINNSPIEL 58

Mit der Einführung eines vielfältigen Angebots an Euro-VI-Dreiachsern der Baureihen XF und CF baut DAF sein Fahrzeugprogramm weiter aus. Mitte 2014 sollen verschiedene Vier-Achs-Varianten mit einzeln angetriebener Achse für spezielle Anwendungen folgen. (Foto: DAF)

DAF ERWEITERT EURO-VI-PALETTE

Nach dem Start der Serienproduktion der ersten XF- und CF-Euro-VI-Sattelzugmaschinen in den Achskonfigurationen 4x2 und 6x2 im vergangenen Jahr erweitert DAF seine Fahrzeugpalette nun um ein Komplettangebot an Dreiachsern mit gelenkter und starrer Nachlaufachse sowie mit Tandem-Achse. Nach Unternehmensangaben kommen die neuen XF- und CF-Euro-VI-Modelle mit einer aufwändigen, neu entwickelten Luftfederung auf den Markt.

Diese „ECAS“ genannte Vollluftfederung soll insbesondere im Betrieb mit Wechselaufbauten, etwa dem in Deutschland weit verbreiteten BDF-Segment, hinsichtlich Hubhöhe und -geschwindigkeit erhebliche Vorteile bieten. Laut DAF beträgt die Höhenverstellung vorn 280 Millimeter und hinten 285 Millimeter. DAF bietet ab Werk nun auch eine Standard-BDF-Komplettlösung einschließlich Rahmen, Twistlocks und der kompletten Elektrik für Wechselaufbauten mit einer Länge bis 7,45 Meter (Abstellhöhe 1,32 Meter) an.

Neu im Euro-VI-Programm sind zudem CF- und XF-Modelle mit gelenkter Nachlaufachse (FAN), welche eine noch bessere Manövrierfähigkeit bringen soll. Die Version CF FAN soll sich deshalb optimal für innerstädtische Einsätze, etwa für die Müllabfuhr oder den Getränkeguttransport, eignen.

SCR-Einheit und der Rußpartikelfilter werden je nach Einsatz und Aufbaukonfiguration ab Werk an verschiedenen Positionen angebracht, wobei der serienmäßige AdBlue-Tank am Rahmen montiert ist. kk◄

www.daftrucks.com

Ravil Zaripov, (stellv. Ministerpräsident der Republik Tatarstan), Rustam Minnichanow, (Präsident von Tatarstan), Sergey Chemezov, (CEO des staatlichen Technologiekonzerns Rostec), Dr. Stefan Sommer, (ZF), Sergey Kogogin, (Generaldirektor von OJSC Kamaz) und Vasil Shayhraziev, (Bürgermeister von Naberezhnye Chelny), feiern das neue ZF Kama-Werk. (Foto: ZF)

ZF KAMA IN NEUEM GETRIEBEWERK

Mit der offiziellen Eröffnung einer modernen, rund 20.000 Quadratmeter großen Produktionsstätte im russischen Naberezhnye Chelny für die Nfz-Getriebe „Ecomid“ und „Ecosplit“ hat ZF Kama, ein Joint Venture der ZF Friedrichshafen AG und Russlands größtem Nutzfahrzeughersteller Kamaz, nach eigenem Bekunden am 21. Januar 2014 „seiner Erfolgsgeschichte ein weiteres Kapitel hinzugefügt“. Das neue Werk ist Teil eines Investitionspakets mit einem Gesamtvolumen von rund 90 Millionen Euro, mit dem die Partner bis 2016 ihre Kapazitäten am Standort noch weiter erweitern wollen.

„Mit dem Produktionsausbau in Naberezhnye Chelny haben wir einen wichtigen Grundstein für die Zukunft gelegt – auf einem bedeutenden Markt, von dessen positiver Entwicklung wir fest überzeugt sind und den wir nun noch besser bedienen können“, sagte der ZF-Vorstandsvorsitzende Dr. Stefan Sommer bei der Eröffnung der neuen Halle. Aktuell fertigt das 2005 gegründete Gemeinschaftsunternehmen, an dem ZF 51 Prozent und Kamaz 49 Prozent der Anteile hält, manuelle ZF-Getriebe der Produktfamilien Ecosplit (16-Gang-Version) und Ecomid (neun Gänge) zu mehr als 95 Prozent für Kamaz, aber auch für andere russische Hersteller und lokal gefertigte Lkw von Importeuren.

Mit der neuen Halle wächst die Werksfläche von ZF Kama nach Unternehmensangaben von bisher 4.000 auf rund 20.000 Quadratmeter, bis 2016 sollen dort bis zu 50.000 Getriebe vom Band laufen. kk◄

www.zf.com

Faun Umwelttechnik will mit finanzieller Unterstützung der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) gewichtsoptimierte Müllfahrzeuge entwickeln. Das Leichtbaukonzept mit leichterer Ladevorrichtung und optimiertem Antrieb soll später auch als Basis für andere Sonderfahrzeuge dienen.
(Foto: Faun)

FÜR DIE „LEICHTE MÜLL-TOUR“

Müllfahrzeuge befreien Städte und Gemeinden von Abfall. Doch bei ihren Touren stoßen sie viel Kohlendioxid (CO2), Stickoxide (NOx) und Feinstaub aus – und belasten dadurch die Gesundheit der Menschen und die Umwelt. Mit der Unterstützung der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) will der Müllfahrzeugspezialist Faun Umwelttechnik aus Osterholz-Scharmbeck nun seine Abfallsammelfahrzeuge optimieren: „Durch eine leichtere Ladevorrichtung und einen auf das neue Gewicht angepassten Antrieb sollen die neuen Müllfahrzeuge bis zu 13 Prozent weniger Schadstoffe ausstoßen und vergleichsweise sogar mehr Energie einsparen“, erklärt DBU-Experte Dr.-Ing. Jörg Lefèvre.

Anders als bei Pkw gebe es für Müllfahrzeuge bisher keine entsprechenden Messverfahren, um das Idealgewicht des Fahrzeugs zu ermitteln. Mit Computer-Simulationen und Fahrtests soll deshalb bei Faun Umwelttechnik eine Leichtbau-Konstruktion entwickelt werden, welche später auch noch als Basis für andere Sonderfahrzeuge geeignet ist. Die DBU unterstützt das Projekt nach eigenem Bekunden mit 123.000 Euro.

„Leichtbaufahrzeuge bieten den Vorteil, dass sie durch das verringerte Gewicht mehr Müll laden und befördern können. Insgesamt werden also weniger Fahrzeuge benötigt – und je weniger Fahrzeuge im Einsatz sind, desto weniger CO2 wird erzeugt“, erläutert Johannes Klossek, Konstruktionsleiter bei Faun Umwelttechnik. Ziel sei es, einen Beitrag für eine moderne und wirtschaftliche Abfall-Entsorgung zu leisten. kk◄

www.faun.com, www.dbu.de

Scania und Bär Cargolift arbeiten künftig zusammen. Der skandinavische NKW-Hersteller hat mit dem deutschen Spezialisten für Ladebordwände eine Kooperation beschlossen. Werkstätten und Händler von Scania sollen künftig die Wartung von Produkten von Bär Cargolift übernehmen.
(Foto: Scania)

SCANIA UND BÄR KOOPERIEREN

Der skandinavische Nutzfahrzeughersteller Scania arbeitet künftig eng mit dem deutschen Ladebordwandspezialisten Bär Cargolift zusammen. Kürzlich haben die beiden Unternehmen dazu einen entsprechenden Kooperationsvertrag unterzeichnet. Demnach werden Werkstätten und Händler des weltweiten Servicenetzwerkes von Scania autorisiert, die fachgerechte Wartung für Produkte von Bär Cargolift zu übernehmen.

Laut Scania umfasst der Vertrag den Vertrieb von Ersatzteilen über das Logistiksystem von Scania, die Abwicklung von Garantiefragen, Werkstattroutinen, eine Help Desk-Funktion sowie die Ausbildung von Servicetechnikern. „Durch den Vertrag mit Bär Cargolift sind wir in der Lage, unseren Kunden ein besseres Gesamtkonzept zu bieten, das sich besonders durch eine höhere Verfügbarkeit auszeichnet. Die Zusammenarbeit mit Bär Cargolift unterstützt unsere Strategie, uns auf die Produktivität zu konzentrieren – und auf das, was sich für unsere Kunden direkt auszahlt“, erklärte Christofer Edéus, Scania Vehicle Related Services, bei der Vertragsunterzeichnung.

Bär Cargolift-Chef Tobias Bär indes sieht die Zusammenarbeit mit Scania nach eigenem Bekunden als „eine wichtige Komponente für die Wachstumsstrategie“ seines Unternehmens: „Durch Scania erhalten wir im Servicebereich einen äußerst kompetenten Partner, der dazu beiträgt, die maximale Verfügbarkeit unserer Produkte zu gewährleisten. Und genau das zählt am Ende für unsere Kunden“, kommentiert Bär. kk◄

www.scania.com, www.baer-cargolift.de

DIE UNZERTRENNLICHEN

UNSERE AKTION: KOMPRESSOR PLUS PAO-ÖL KOSTENLOS!

Wir bieten Ihnen für jeden fachmännisch verbauten Kompressor von Behr Hella Service im Aktionszeitraum von **April bis September 2014** eine Probeflasche PAO-Öl 68 AA1 Plus UV* (250 ml) kostenlos.

Was Sie dazu tun müssen?
Ganz einfach, fragen Sie Ihren Großhändler nach unserem Aktions-Formular oder besuchen Sie uns in der HELLA TECH WORLD unter **www.hella.com/techworld** und laden Sie es dort herunter. Einfach das Formular ausfüllen und an unsere Aktions-Faxnummer senden. Schon kommt unsere Probeflasche PAO-Öl 68 AA1 Plus UV* kostenlos zu Ihnen.

Unzertrennlich – das sind Kompressor und ein leistungsstarkes Öl immer. Für das Optimum an Leistung und zufriedene Kunden empfiehlt Behr Hella Service daher das PAO-Öl 68.

Seit über 10 Jahren hat sich dieses Öl in der Praxis bewährt. Es ist sogar so gut, dass Behr Hella Service die volle Gewährleistung bei der Verwendung in Kompressoren von Behr Hella Service übernimmt.

Überzeugen Sie sich selbst!

Vertrieb und weitere Informationen über:
HELLA KGaA Hueck & Co.
Kunden-Service-Center
Rixbecker Straße 75
59552 Lippstadt/Germany
Tel.: 0180-5-250001 (0,14 €/Min. aus dem deutschen Festnetz)

* Für Kältemittel R134a geeignet – außer in Flügelzellenkompressoren und elektrisch angetriebenen Kompressoren und nur solange der Vorrat reicht.

BEHR HELLA SERVICE

Die Essener Kfz-Teilehandelskooperation Coparts unterstützt mit seinem NKW-Werkstattsystem „Top Truck“ auch 2014 wieder den Verein „DocStop für Europäer e.V.“ finanziell. Florian Wohlgemuth, Systemleiter bei Coparts (links), übergab einen Scheck in Höhe von 2.500 Euro an Rainer Bernickel von DocStop. (Foto: Coparts)

COPARTS SPONSERT DOCSTOP

Damit Berufskraftfahrer auf europäischen Verkehrswegen medizinisch besser versorgt sind, unterstützt die Essener Kfz-Teilehandelskooperation Coparts die Initiative „DocStop für Europäer e.V.“ – und dies nach eigenem Bekunden schon seit 2012. Für das Jahr 2014 spendete Coparts einer Unternehmensmitteilung zufolge 2.500 Euro. „Damit setzt sich Coparts und ihr Nutzfahrzeugwerkstattsystem „Top Truck“ für Trucker ein, die fern ab von zu Hause auf medizinische Hilfe angewiesen sind, die diese aber aus unterschiedlichen Gründen nicht in Anspruch nehmen wollen oder können“, erklärt Florian Wohlgemuth, Systemleiter bei Coparts. Viele Berufskraftfahrer, die im Ausland unterwegs sind, seien häufig der Sprache nicht mächtig und säßen ihre Krankheit hinter dem Steuer aus, erklärt Wohlgemuth die Notwendigkeit des Vereins. „Darüber hinaus besteht für Fahrer von Schwerlast-Lkw häufig aus ganz banalen Gründen das Problem, einen Arzt aufsuchen zu können: Die Parkplatzsituation in Städten oder in dörflichen Gemeinden ist häufig nicht auf Lkw ausgelegt“, erläutert Wohlgemuth weiter.

DocStop als medizinische Unterwegs-Versorgung für Lkw-Fahrer widmet sich seit 2007 dieser Problematik und gründete den Verein zur besseren medizinischen Unterwegs-Versorgung für alle Berufskraftfahrer/innen auf den transeuropäischen Verkehrswegen. Derzeit gibt es bundesweit bereits über 300 DocStop-Anlaufstellen, an denen Berufskraftfahrer medizinische Hilfeleistungen in Anspruch nehmen können. kk◄

www.coparts.de, www.docstoponline.eu

Jens Röttgering, geschäftsführender Gesellschafter der Hengst SE & Co. KG (links) und Europart-Chef Pierre Fleck freuen sich auf eine erfolgreiche Vertriebskooperation. „Europart und Hengst zeichnen sich durch ein nachhaltiges Wachstum aus“ – darin sind sich die beiden Manager einig. (Foto: Europart)

EUROPART VERTREIBT HENGST

Der in Hagen beheimatete Nutzfahrzeugteile-Großhändler Europart und der Münsteraner Filterhersteller Hengst Automotive wollen künftig eng zusammenarbeiten, heißt es in einer gemeinsamen Pressemitteilung. Demnach handelt es sich um eine europaweit angelegte Vertriebskooperation, deren offizieller Start im zweiten Quartal 2014 erfolgen soll. Sie sieht die Aufnahme des Nutzfahrzeug-Filtersortiments von Hengst in das Ersatzteilportfolio von Europart vor.

Die Partnerschaft mit Hengst ist laut Europart ein Ergebnis des 2013 eingeführten Category Managements, das dem Unternehmen zu einer schrittweisen Sortimentsharmonisierung und einem europaweit einheitlichen Leistungsangebot verhelfen soll. „Beim Category Management betrachten wir dank der engen Abstimmung zwischen Produktmanagement, Einkauf und Vertrieb die einzelnen Produktsegmente unter sehr unterschiedlichen Kriterien und können so bei der Sortimentsgestaltung eine optimierte und kundenorientierte Auswahl der Produkte und Lieferanten treffen“, erläutert Ralf Maurer, Commercial Director bei Europart:

„Hengst Automotive steht als Traditionsunternehmen für Qualität und Fortschritt im Filtergeschäft – und zeichnet sich durch eine hohe Kompetenz im Truck-Geschäft aus. Daher ist Hengst, als einer der europäischen Marktführer für Nutzfahrzeugfilter, für uns ein idealer Partner, um unser europaweites Filter-Geschäft noch weiter auszubauen“, sagte Europart-Chef Pierre Fleck bei der Vertragsunterzeichnung. kk◄

www.europart.net, www.hengst.de

Günter Hiermaier (2.v.l.), Vertriebsleiter Deutschland und Österreich bei Liqui Moly, verabschiedet den bisherigen Gebietsverkaufsleiter Nord, Detlef Rademacher (2.v.r.), nach 31 Jahren in den Ruhestand. Die Deutschland-Verkaufsleitung übernimmt Werner Lehmkemper (li.), den nationalen SB-Bereich Günther Wengert (re.). (Foto: Liqui Moly)

LIQUI MOLY STRUKTURIERT UM

Der Ulmer Spezialist für Motorenöle und Additive Liqui Moly hat jüngst seine Inlandsvertriebsstruktur neu aufgestellt und dabei nach eigenem Bekunden eine neue Führungsebene geschaffen. Drei Verkaufsleiter für die Regionen Nord, Mitte und Süd steuern künftig die Geschicke und den Einsatz der Außendienstmannschaft. Die Regionalverkaufsleiter berichten an Werner Lehmkemper, der ab 2014 die nationale Verkaufsleitung bei dem schwäbischen Ölhersteller übernimmt.

Lehmkemper ist seit neun Jahren bei Liqui Moly und war zuletzt als Gebietsverkaufsleiter Fachhandel-Süd tätig. Nachdem sein Nord-Pendant Detlef Rademacher zum Ende des vergangenen Jahres in den Ruhestand ging, fungiert Lehmkemper seit Anfang 2014 als nationaler Verkaufsleiter für den Fachhandel. Ihm werden die neuen Regionalverkaufsleiter berichten. „Wir haben das Ausscheiden von Detlef Rademacher genutzt, um unsere Vertriebsführung in Deutschland neu aufzustellen“, erklärt Günter Hiermaier, der bei Liqui Moly den Vertrieb für Deutschland und Österreich verantwortet.

Die neue Ebene in der Vertriebsstruktur diene als Bindeglied zwischen dem Außendienst und der nationalen Verkaufsleitung. Statt zwei großer Einheiten gibt es nun drei kleinere. „Diese lassen sich effektiver steuern, selbst wenn die Teams künftig sprunghaft wachsen sollten. Das haben wir bei der Neuausrichtung schon berücksichtigt. Unsere Planung von heute gewährleistet das Wachstum von morgen“, so Hiermaier. kk◄

www.liqui-moly.de

Direktvertreiber Berner erweitert seine „Experten-Allianzen“ und kooperiert künftig europaweit mit dem Fahrzeugeinrichter Bott. Armin Heß, Vorsitzender der Geschäftsführung der Berner Trading Holding GmbH (li.), und Dr. Reinhard Wollermann-Windgasse, Geschäftsführender Gesellschafter der Bott Firmengruppe, besiegelten die Zusammenarbeit. (Foto: Berner)

BERNER UND BOTT IN EINEM BOOT

„Experten-Allianzen“ haben beim Künzelsauer Direktvertreiber Berner Tradition. Nach Kooperationen mit Werkstattausrüstern und Diagnoseanbietern hat sich das Unternehmen nun jüngst mit dem in Gaildorf ansässige Fahrzeugeinrichter Bott auf eine europaweit angelegte Partnerschaft verständigt. In einem ersten Schritt soll der österreichische Markt fokussiert werden, danach wollen die beiden Unternehmen gemeinsam in Frankreich aktiv werden. Von der Zusammenarbeit sollen vor allem die Kunden beider Unternehmen durch einen optimierten Einkaufsprozess profitieren.

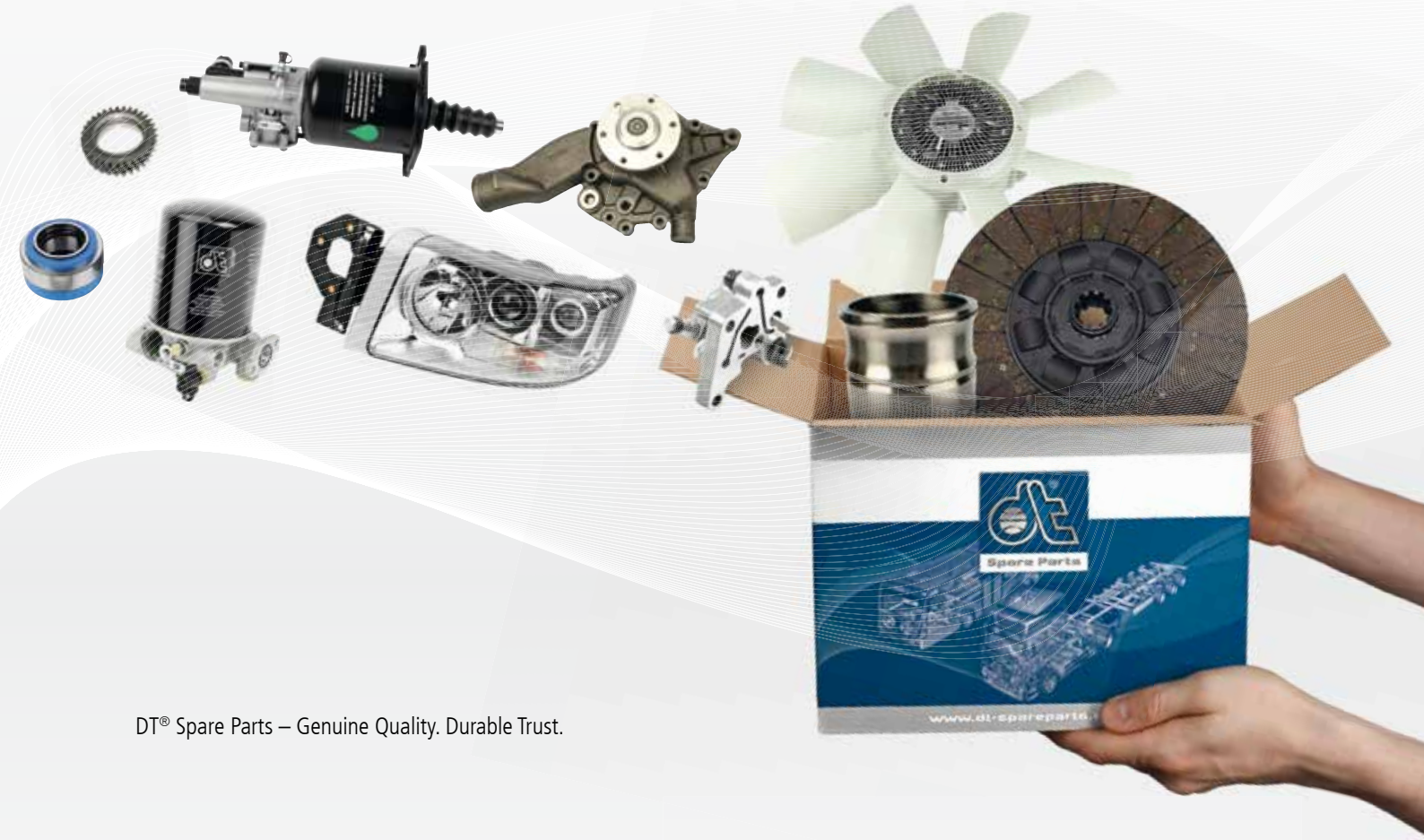
Nicht nur die regionale Nähe der beiden Konzernzentralen, Künzelsau und Gaildorf, sondern auch Gemeinsamkeiten in der Unternehmensphilosophie und bei der Zielgruppe seien eine solide Basis für eine fruchtbare Zusammenarbeit, heißt es in einer gemeinsamen Pressemitteilung.

Mit der Partnerschaft wollen die Unternehmen ihren Kunden ein ineinandergreifendes System aus Produkten und Serviceleistungen beider Marken bieten. „Unsere Mitarbeiter haben nun die Möglichkeit, den Kunden auch die Produkte des Partners näher zu bringen“, erklärt Armin Heß, Vorsitzender der Geschäftsführung bei Berner. „Durch die Kooperation der Experten Berner und Bott können wir unser Angebot für den Kunden entscheidend ausbauen. Beide Unternehmen stehen dabei für höchste Qualität in ihrem Aufgabengebiet“, ergänzt Dr. Reinhard Wollermann-Windgasse, Chef der Bott Firmengruppe. kk◄

www.berner.de, www.bott.de

Eine Marke –
alle Möglichkeiten!

Ersatzteile für Nutzfahrzeuge



DT® Spare Parts – Genuine Quality. Durable Trust.

Die Marke DT® Spare Parts bietet ein Vollsortiment mit mehr als 30 000 Ersatzteilen für LKW, Anhänger und Busse. Unter einer Marke werden alle benötigten Ersatzteile in garantierter Qualität angeboten – aus einer Hand und für jede Anwendung.

Entdecken Sie mehr auf **www.dt-spareparts.com**

YouTube
www.dt-web.tv

dt® – eine Marke der DIESEL TECHNIC AG, Deutschland – www.dieseltechnic.com

Zu Beginn des Jahres eröffnete Stahlgruber ein neues Schulungszentrum auf dem Gelände seines Logistikzentrums in Sulzbach-Rosenberg. Es liegt verkehrsgünstig nahe der A6 und bietet auf rund 700 Quadratmetern Gebäudefläche zwei großzügig dimensionierte, modern ausgestattete Werkstatt- und Schulungsräume.
(Foto: Stahlgruber)

STAHLGRUBER SCHULT NOCH MEHR

Zu Beginn des Jahres 2014 eröffnete Kfz-Teilespezialist Stahlgruber ein neues Schulungszentrum auf dem Gelände seines Logistikzentrums in Sulzbach-Rosenberg. Das Schulungszentrum liegt verkehrsgünstig nahe der A6 und bietet auf rund 700 Quadratmetern Grundfläche zwei großzügig dimensionierte Werkstatt- und Schulungsräume, welche mit hochwertiger und moderner Werkstattausrüstung und Spezialwerkzeugen ausgestattet sind – und damit nach eigenem Bekunden beste Voraussetzungen, um Kundenschulungen und Seminare sowie Unterweisungen und Trainings für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durchzuführen. Kern des Werkstattequipments bilden Diagnose- und Testgeräte, Hebebühnen und ein Bremsenprüfstand sowie Achsmess- und Klimaservicegeräte. Vortrags- und Sozialräume – nach Unternehmensangaben ebenfalls mit neuester Technik versehen – stehen ebenfalls zur Verfügung.

Passend dazu hat Stahlgruber sein Schulungsprogramm für 2014 aktualisiert und ausgeweitet: Mehr als 1.000 Termine für Schulungen und Seminaren sowie rund 100 verschiedene Themen sind nach Unternehmensangaben geplant. Die Veranstaltungen finden nahezu ausschließlich in den Verkaufshäusern und Schulungszentren von Stahlgruber statt, was den Schulungsteilnehmern kurze Anfahrtswege ermögliche. Die Themen reichen von Elektrik und Elektronik über Fahrwerk- und Motorentechnik bis hin zu Karosserie- und Klimatechnik sowie Werkstattprozessen für den Kfz-Betrieb. kk◄

www.stahlgruber.de

Das Produktportfolio von Mahle Aftermarket hat sich in den letzten Jahren stark erweitert. Neben klassischen Ersatzteilen wie Turboladern und Thermostaten gehören seit geraumer Zeit auch Klimaservicegeräte dazu. Um das erweiterte Angebot stemmen zu können, vergrößert Mahle das Zentrallager in Schorndorf um rund 8.500 Quadratmeter.
(Foto: Mahle)

MAHLE ERWEITERT ZENTRALLAGER

Turbolader, Thermostate, Klimaservicegeräte: das Portfolio von Mahle Aftermarket, dem auf Ersatzteile spezialisierten Geschäftsbereichs des Stuttgarter Zulieferers, wächst nach Unternehmensangaben ständig – und damit auch der Platzbedarf im europäischen Zentrallager in Schorndorf. Bis zum Ende des ersten Quartals 2014 will Mahle Aftermarket deshalb das Zentrallager erweitern und eine um neue Halle anbauen.

„Zusätzlich zu unserem organischen Wachstum ist der Platzbedarf in den letzten beiden Jahren stark angestiegen. Zum einen, weil wir unser Turbolader-Programm deutlich erweitert und den Vertrieb der Thermostate von Behr Thermotronik übernommen haben. Zum anderen, weil Mahle Aftermarket mit der Gründung der Sparte Werkstattausrüstung im Jahr 2012 nun auch Klimaservicegeräte in sein Produktportfolio aufgenommen hat“, erklärt Yves Canaple, Leiter des Geschäftsbereichs in Europa, die Hintergründe zur Lagererweiterung.

Mit der neuen Halle vergrößert sich die Lagerfläche des Zentrallagers nach Unternehmensangaben von 35.000 auf circa 43.500 Quadratmeter. Damit stehen den Aftermarkt-Spezialisten in Schorndorf künftig rund 8.500 Quadratmeter zusätzliche Fläche zur Verfügung, um das erweiterte Produktportfolio zu lagern, zu verpacken und in die ganze Welt zu verschicken.

Die neue Halle soll aller Voraussicht nach bis zum Ende des ersten Quartals 2014 in Betrieb genommen werden. kk◄

www.mahle.com,
www.mahle-aftermarket.com

Gut drei Monate nach Baubeginn fand am 19. Dezember 2013 das Richtfest der neuen Fertigungshalle des Trailerspezialisten Schmitz Cargobull am Standort Altenberge statt. Werksleiter Volker Flatau (li.) und Ulrich Schümer, Vorsitzender des Aufsichtsrats von Schmitz Cargobull, begutachten die Baufortschritte vom Baugerüst aus.
(Foto: Schmitz Cargobull)

SCHMITZ CARGOBULL ERWEITERT

Trailerspezialist Schmitz Cargobull investiert in eine neue Fertigungstechnologie und erweitert dazu die Fertigung in Altenberge. In einer neuen, rund 12.000 Quadratmeter großen Fertigungshalle sollen ab Juli 2014 neue Komponenten für eine weiterentwickelte Fahrzeuggeneration vom Band laufen. Diese soll erstmalig auf der IAA Nutzfahrzeuge 2014 in Hannover vorgestellt werden.

Das Chassis der kommenden Fahrzeuggeneration ist nach Unternehmensangaben das Resultat eines komplett neu entwickelten, tragenden Rahmens, welcher noch stabiler und standfester sei. In Zukunft soll es nur noch ein Grundchassis geben, welches in kundenindividuellen Ausstattungsvarianten für alle Länder Europas gebaut werde. Bei der neuen Generation wurde die Fertigungsmethode des bisher geschweißten Langträgers auf ein „gerolltes“ Trägerprofil umgestellt.

Hintergrund: Die Stabilität und Haltbarkeit des Fahrgestells nimmt bei gleichem Gewicht zu, da das Material in seinem Gefüge nicht verändert werde. Dies ermögliche eine exakte Maßhaltigkeit, zudem erlaube der industrielle Fertigungsprozess eine besonders hohe Fertigungspräzision. Durch die weiterhin eingesetzte Bolztechnik ist das Fahrzeug nach Unternehmensangaben reparatur- und wartungsfreundlich. Mit der Verzinkung als dauerhaften Oberflächenschutz gewährt Schmitz Cargobull eine 10-jährige Gewährleistung gegen Durchrosten. Die Produktion der kaltverformten Langträger soll in der neuen Fertigungsanlage.erfolgen. kk◄

www.cargobull.com

Durch die Übernahme des Fahrzeugbauers Langendorf beendet Strautmann Fahrzeugwerke die Insolvenz des Unternehmens. Dr. Klaus P. Strautmann (li.) teilt sich mit Jens Daniel die Geschäftsführung. Daniel übernimmt Finanzen, Personal und Produktion, Strautmann verantwortet Vertrieb, Marketing und Produktentwicklung.
(Foto: Langendorf)

LANGENDORF MACHT WEITER

Mit der Übernahme der Langendorf GmbH durch die Strautmann Fahrzeugwerke GmbH ist die Insolvenz des in Waltrop (Nordrhein-Westfalen) ansässigen Fahrzeugbauers beendet. Der Kauf wurde im Rahmen eines Asset Deals zwar bereits am 17. Oktober 2013 unterzeichnet, aber erst zum 16. Dezember wurden die Verträge rechtskräftig. Ebenfalls zum 16. Dezember 2013 fand eine Umfirmierung der Strautmann Fahrzeugwerke statt. Die neue Firma heißt demnach Langendorf GmbH, so dass das Unternehmen weiterhin mit dem bekannten Namen im Markt auftreten wird, was aus einer aktuellen Pressemitteilung zu erfahren.

Über den Kaufpreis haben die Vertragspartner Stillschweigen vereinbart. Der neue Eigentümer, Dr. Klaus P. Strautmann, kündigte an, dass er das langjährige Know-how am Standort Waltrop erhalten und ausbauen wolle. Hierzu seien in den nächsten Jahren größere Investitionen geplant, etwa für eine intensive Rationalisierung der Produktion, welche man durch umfangreiche Modernisierungen des Standortes erreichen wolle.

Die Geschäftsführung teilt sich Strautmann, der die Bereiche Vertrieb, Marketing und Produktentwicklung verantwortet, mit Jens Daniel, der für die Bereiche Finanzen, Personal und Produktion zuständig ist.

Neben dem Optimieren vorhandener Baureihen wolle man auch neue Produkte in das Portfolio aufnehmen. „Schon zur kommenden IAA wird Langendorf seinen Kunden interessante Fahrzeuge vorstellen“, kündigte Strautmann an. kk◄

www.langendorf.de

Bringen Sie die Sache ins Rollen

mit **Donaldson**
Hochleistungsfiltern

Donaldson
FILTRATION SOLUTIONS

Unsere **innovative Filtertechnologie** deckt alle Anwendungen ab und gewährleistet somit die **optimale Leistung Ihres Fahrzeugs** mit minimalen Wartungs- und Ausfallzeiten. Wir sind ein weltweittätiger **Zulieferer für die Erstausrüstung**. Deshalb erfüllen alle unsere Aftermarket-Produkte die Erstausrüstungsspezifikationen. Für optimale **Gesamtbetriebskosten** verlassen sich Transport-Profis auf Donaldson Filter.

Denn die bringen die Sache ins Rollen – Kilometer für Kilometer.

www.donaldsonfilters.com

WASSER RAUS

Wasser im Diesel-Kraftstoff ist schädlich für das Einspritzsystem und muss deshalöb ausgefiltert werden. Die Filterspezialisten von Mahle haben einen aktiven Kraftstoffvorfilter entwickelt, der einen permanent hohen Abscheidegrad verspricht.

Aktiv entwässern: Das aktive Vorfiltermodul von Zulieferer Mahle soll im Normalbetrieb einen Abscheidegrad von bis zu 98 Prozent erreichen. (Foto: Mahle)

Während in Deutschland und West-Europa eine Diesel-Kraftstoffversorgung mit niedrigem Wassergehalt (unter 200 ppm) sichergestellt ist, sieht es in anderen Ländern Europas und der Welt nicht so gut aus. In Ost-Europa etwa kann der Wassergehalt den Filterspezialisten von Mahle zufolge bis 500 ppm betragen. In vielen anderen Kontinenten liege er sogar darüber.

Moderne Diesel-Motoren verwenden überwiegend Common-Rail-Systeme, welche sehr empfindlich auf Schmutz und Wasser im Kraftstoff reagieren. Problematisch ist zudem der Einsatz von Bio-Diesel, da dieser hygroskopisch ist und die Grenzflächenspannung senkt, was die Wasserabscheidung erschwert.

Hinzu kommt, dass der Kraftstofffilter heute üblicherweise nach der Vorförderpumpe angeordnet ist. Das führt zu einer feinen und nur schwer zu separierenden Diesel-Wasser-Emulsion. Zudem passieren hohe Volumenströme den Kraftstofffilter. Auch das erschwert die Wasserabscheidung. Nicht zuletzt lassen anfänglich gute Abscheidegrade neuer Filter über die Lebensdauer nach. Das Abscheiden des Wassers aus dem Kraftstoff mit klassischen Filtersystemen wird also immer schwieriger.

HOHER ABSCHEIDEGRAD

Da zum Schutz der kraftstoffführenden Komponenten eine hohe Wasserabscheidung unabhängig von Lebensdauer, Schmutzbeladung oder Kraftstoffqualität notwendig ist, hat Zulieferer Mahle mit dem aktiven Vorfiltermodul eine Lösung entwickelt, die im Normalbetrieb einen Abscheidegrad von bis zu 98 Prozent erreichen soll. Das Modul besteht aus dem Vorfilter, der Transferpumpe, dem so genannten Hoppertank als Zwischenspeicher, einem Multilevel-Sensor und dem elektronischen Steuermodul.

Der Kraftstoff wird vom Haupttank in das aktive Vorfiltermodul gesaugt und gelangt dort zuerst in den Vorfilter, wo er nacheinander von Grobschmutz und Wasser befreit wird. Dies erfolgt nach dem bewährten Prinzip der zwei- beziehungsweise dreistufigen Wasserabscheidung aus der aktuellen Heavy-Duty-Kraftstoffmodulreihe. Hierfür werden ein grob abscheidendes Filtermedium, ein hydrophil wirkendes Vliesgewebe und gegebenenfalls ein hydrophobes Endabscheidergewebe verwendet. Die Transferpumpe befördert den gereinigten Kraftstoff dann in den Hoppertank, von wo er durch die Vorförderpumpe in Richtung Motor abgesaugt wird. Der nicht verbrauchte Kraftstoff gelangt vom Motor über eine Rücklaufleitung zurück in den Zwischentank, der wiederum über eine Rücklaufleitung mit dem Kraftstofftank verbunden ist.

INTEGRIERTE REGELELEKTRONIK

Das abgeschiedene Wasser wird im Vorfiltermodul gesammelt. Ein Sensor detektiert den Wasserstand und gibt über die integrierte elektronische Steuerung ein Signal an die Fahrzeugelektronik. Das abgeschiedene Wasser kann dann manuell oder automatisch abgelassen werden. Die im Hoppertank vorgehaltene Kraftstoffmenge kann je nach Regelstrategie ausgelegt werden. Möglich ist laut Mahle beispielsweise eine bedarfsgerechte Ansteuerung der Transferpumpe, die den Volumenstrom in definierten Grenzen abhängig vom Lastzyklus des Motors regelt. In Zukunft sei auch eine Vernetzung mit topographischen Daten und dem Navigationssystem möglich. Dadurch wären die zu erwartenden Kraftstoffverbräuche vorhersehbar und könnten mit einer Puffermenge vorgehalten werden.

Um das Versulzen des Kraftstoffs bei tiefen Temperaturen zu vermeiden, ist das aktive Vorfiltermodul mit einem Vorwärmventil ausgestattet. Es regelt den Zufluss von heißem Kraftstoff vom Motor vor das Filterelement. Optional kann auch eine elektrische Heizung verbaut werden, falls die Rücklaufmenge und -temperatur nicht ausreichend sind, um das Versulzen des Kraftstoffs im Vorfilter zu verhindern. Sollte die Temperatur im Hoppertank einen kritischen Schwellenwert übersteigen, wird die Vorlaufmenge vom kühleren Haupttank erhöht. Mit dieser Maßnahme lässt sich die Temperatur für den Motorzulauf senken. Optional ist auch der Einsatz eines Kraftstoffkühlers denkbar.

KONSTANTER WIRKUNGSGRAD

Mit der Auslagerung des aktiven Vorfilters in ein Niederdrucksystem hat Mahle eigenen Angaben zufolge ein effizientes Wasserabscheidesystem entwickelt, das über die Lebenszeit des Filtermediums einen hohen Wirkungsgrad erreichen soll. Das Modul erlaube den globalen Einsatz eines Diesel-Motors – unabhängig von Kraftstoffqualitäten und Bio-Anteilen. Der aktive Vorfilter wurde als funktionstüchtiger Prototyp bei Mahle aufgebaut und bereits umfangreich am Prüfstand getestet. Derzeit wird gemeinsam mit einem Hersteller die Applikation zur Vorentwicklung vorbereitet. rl/kk◂

www.mahle.com

Reichhaltig: Das Portfolio von Donaldson umfasst mehr als 150 Medientypen, etwa „PowerCore“ und „RadialSeal“ für Luftfilter sowie „Synteq XP“ für Ölfilter. (Fotos: Donaldson)

Kraftvoll filtern: Die „PowerCore“-Luftfilter von Donaldson bieten eine höheren Luftdurchsatz und eine längere Lebensdauer als herkömmliche Papierluftfilter.

FILTER FÜR JEDEN ZWECK

Bei Nutzfahrzeugen geht es immer enger her im Motorraum. Eine Entwicklung, die einerseits dem konsequenten Leichtbau, und andererseits dem Bestreben, Kraftstoff zu sparen, Abgasemissionen zu reduzieren und die Umwelt zu schützen, geschuldet ist. Auch das Downsizing – also kleinere Motoren mit hoher Leistung – ist auch bei Nutzfahrzeugen ein Thema. „Doch auch wenn kleine Motoren in ihrer Leistung heute größer sind denn je, auf eines legen auch sie Wert: die Luft muss staubfrei sein“, sagen die Filterspezialisten von Donaldson. Der Filterhersteller bietet ein breites Portfolio an Luft-, Öl-, Kraftstoff- und Kühlmittelfiltern sowie Filter für Hydrauliksysteme. Nach eigenem Bekunden umfasst das Angebot mehr als 150 Medientypen für die verschiedensten Filtrationsaufgaben.

Erwähnenswert bei den Luftfiltern sind laut Donaldson die beiden Filtertechnologien „PowerCore“ und „RadialSeal“. Dahinter verbergen sich nach eigenem Bekunden neuartige Filtermedien aus Zellulose und Synthetik, welche schädlichen Staub und verschleißerhöhende Partikel aus dem Luftstrom beseitigen und den Motor mit sauberer Verbrennungsluft versorgen. Bei den Ölfiltern setzt Donaldson ein Filtermedium namens „Synteq XP“ ein. Es besteht aus speziellen Mikro-Fiberglas-Lagen und synthetischen Fasern, welche nur einen geringen Druckverlust verursachen und deshalb den Flüssigkeitsstrom kaum beeinträchtigen sollen. Die in OE-Qualität gefertigten Ölfilter werden bindemittelfrei hergestellt und sollen Dank einer hohen Schmutzaufnahmefähigkeit lange Wartungsintervalle ermöglichen.

Eine weitere Spezialität sind nach eigenem Bekunden die Filtrationslösungen für Hydrauliksysteme. „Egal, ob Hydraulikkomponenten in Motoren und Maschinen unter freiem Himmel oder in einer Produktionsanlage zum Einsatz kommen: für eine maximale Gebrauchsdauer und eine optimale Produktivität benötigen sie reines, sauberes Öl“, wissen die Filterfachleute von Donaldson. Um dies zu gewährleisten, verwenden sie auch in ihren Hydraulikfiltern moderne Synthetik- oder Zellulosemedien. Mit Filterfeinheiten bis 4 µm (nach ISO 16889) sollen sie selbst bei sensibelsten Hydrauliksystemen für einen störungsfreien Betrieb sorgen und überdies deren Lebensdauer verlängern. kk◄

www.donaldson.com

sogefi PRO

Heavy Duty
Expertise

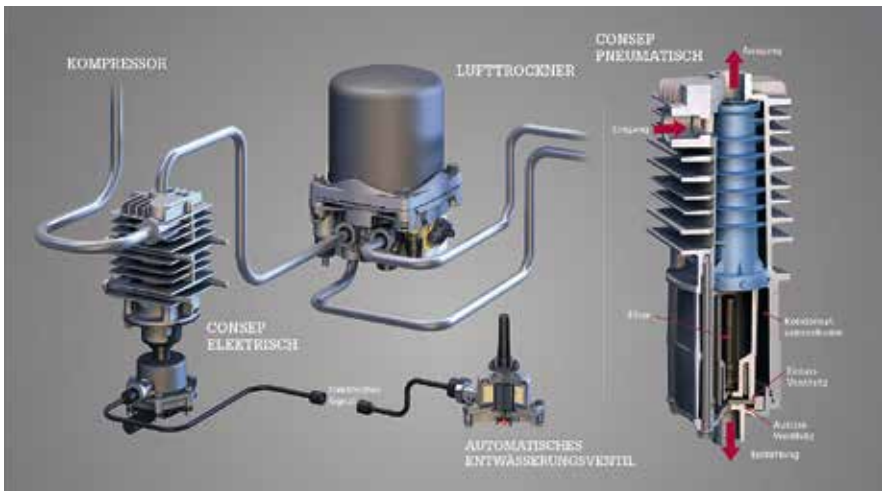
Sogefi Pro ist die neue Marke, die eigens geschaffen wurde, um die Anforderungen der Filtersysteme von **Schwerlastfahrzeugen** zu erfüllen, mit Produkten höchster Qualität, die auf Dauer außerordentliche Fahrzeugleistungen gewährleisten.

Sogefi Pro vervollständigt das Marken-Portfolio der Sogefi Gruppe im Aftermarket und erweitert das **Filterangebot** der Kunden.
Sogefi Pro hilft Unternehmen **schneller**, **sicherer** und **effizienter** zu werden.

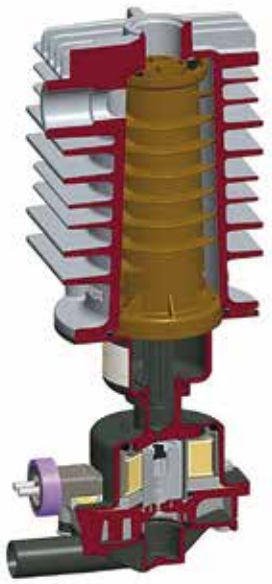
OE SUPPLIER

www.sogefipro.com

sogefi GROUP



Ganz nach Bedarf: Sind große Luftmengen gefragt, empfiehlt sich der Einbau eines Luftvorreinigers zwischen Kompressor und Lufttrockner. Haldex bietet hierfür den „Consep" als elektrische (links im Bild) oder als pneumatische Version. Letztere eignet sich insbesondere für die problemlose Nachrüstung.(Fotos: Haldex)



Reine Luft: Der Luftvorreiniger „Consep" entfernt per Zyklonfilter rund 90 Prozent der „mitfliegenden" Fremd- und Schadstoffe aus der Druckluft und scheidet diese über ein Ventil aus. Im Bild die elektrische Version.

LUFTIKUS

Feuchtigkeit, Öl und Schmutz im pneumatischen System können fatale Folgen haben. Doch manchmal reicht der regelmäßige Wechsel des Lufttrockners nicht aus. Mit dem Luftvorreiniger „Consep" bietet Haldex eine Lösung, wenn „mehr Luft" gefragt ist.

VON KLAUS KUSS

Saubere, trockene Druckluft im pneumatischen System eines Nutzfahrzeugs verhindert, dass es zu Störungen und Defekten in den pneumatischen Komponenten oder gar zu Systemausfällen kommt. Unter normalen Bedingungen erledigt dies der Lufttrockner problemlos – insbesondere, wenn er beim Service regelmäßig getauscht wird.

Unter extremen Betriebsbedingungen, etwa wenn größere Mengen an Feuchtigkeit (Kondenswasser), Ölnebel oder Schmutzpartikeln anfallen, können durchaus spezielle Lösungen gefragt sein. Vor allem Kondenswasser ist kritisch: Bei Umgebungstemperaturen um den Nullpunkt und darunter können beispielsweise die Federspeicher der Feststellbremse oder die Magnetventile des Nebenantriebs einfrieren. Oder das Wasser gelangt in den pneumatischen Kupplungsverstärker und legt diesen lahm. All dies bedeutet unangenehme, weil ungeplante Ausfallzeiten. Zudem können für die Reparatur erhebliche Kosten anfallen. Als Lösung zur Abhilfe bietet sich der Luftvorreiniger „Consep" von Haldex an.

REINE LUFT

Ohne Luftpresser kommt keine Druckluftanlage aus. Doch dieser kann die Wurzel zweierlei Übels sein, welche die pneumatische Anlage eines Lkw oder Bus lahmlegen können: Nämlich für Wasser und Öl im System. Während Wasser, genauer gesagt Kondenswasser, zwangsweise entsteht, weil die Luft im Moment des Verdichtens den in ihr enthaltenen Feuchtedampf teilweise als Wasser abstößt. Motoröl dagegen gelangt quasi als „blinder Passagier" ins System, nachdem es die Kolben des Kompressors geschmiert und die Kolbenringe „passiert" hat.

Damit diese Schadstoffe erst gar nicht in das pneumatische System gelangen, verfügt die Druckluftanlage über einen so genannten Lufttrockner, welcher im Normalfall eine gute Barriere gegen den Eintrag von Öl, Wasser und anderen Schadstoffen darstellt. Ist allerdings ein besonders hoher Luftdurchsatz gefragt, etwa bei Bussen, Müllfahrzeugen oder Wechselbrücken-Lkw, empfiehlt sich den Druckluftexperten von Haldex zufolge die zusätzliche Installation eines Luftvorreinigers wie dem „Consep" zwischen Kompressor und Lufttrockner.

Das Wirkprinzip ist simpel: Im Zyklonfilter des „Consep" kondensieren die in der Luft enthaltenen gasförmigen Flüssigkeiten während der Förderphase des Kompressors. Anschließend passieren diese den Grobfilter und tropfen in den Kondensatraum ab. Feste Partikel werden dabei vor dem Grobfilter abgeschieden. Bei einem Druckabfall werden die in dem Kondensatraum aufgefangenen Flüssigkeiten dann über das Entwässerungsventil abgeführt. So werden laut Haldex rund 90 Prozent aller Fremd- und Schadstoffe über den Zyklonfilter entfernt. Das Kondensat lässt sich schließlich umweltfreundlich in einem separaten Behälter sammeln und beim Service entsorgen. Feste Partikel sowie zähflüssige Emulsionen bleiben in der Vorschmutzkammer zurück.

ZWEI VARIANTEN

„Consep" gibt es pneumatisch oder elektronisch gesteuert. Der wesentliche Unterschied zwischen der pneumatischen und der elektrischen Variante: Anstelle des elektrisch angesteuerten Magnetventils kommt zur Entwässerung ein pneumatischer, sich selbst regelnder Mechanismus zum Einsatz. Die pneumatische Version ist laut Haldex vor allem für die einfache und schnelle Installation – insbesondere auch als Nachrüstlösung – in bestehende Druckluftanlagen gedacht. Die elektronisch gesteuerte Variante indes ist strategiefähig und lässt sich in die Fahrzeugsystemarchitektur einbinden. Die elektronische Ausführung soll sich durch einen besonders ökonomischen Umgang mit der Ressource Druckluft auszeichnen – was sich nicht nur auf den Kraftstoffverbrauch, sondern auch auf den Verschleiß und die Lebensdauer des Luftpressers positiv auswirken dürfte. ◄

www.haldex.com

MAHLE

Driven by performance

Qualität hat was mit Niveau zu tun. **Erstausrüstungsniveau** zum Beispiel.

Breite mal Tiefe – das ist die Formel für ein bedarfsgerechtes **Produktsortiment.**

Um für die **Zukunft** gut aufgestellt zu sein, braucht die Werkstatt einen Partner, der weiß, was sie morgen und übermorgen braucht – weil er es heute schon im Programm hat.

DIE ZUKUNFTSOFFENSIVE FÜR WERKSTATT UND HANDEL

SMART PART(ner)

www.mahle-aftermarket.com

Sie wissen, dass ein **Innenraumluftfilter** bis zu 200.000 l Luft pro Stunde reinigt. Dass er das bis zu 15.000 km oder ein Jahr lang macht. Und dass es dann Zeit für einen neuen ist. Aber weiß es auch Ihr Kunde?

Wir geben Ihnen Informationen an die Hand, die Ihren Kunden die Notwendigkeit eines **Filterwechsels** verdeutlichen – und Ihnen die Luft verschaffen, sich um Ihre eigentliche Arbeit zu kümmern: die fachgerechte Wartung und Reparatur von Fahrzeugen.

Die Qualität eines Lieferanten misst sich auch an der Qualität der **Informationen,** die er seinen Partnern zur Verfügung stellt.

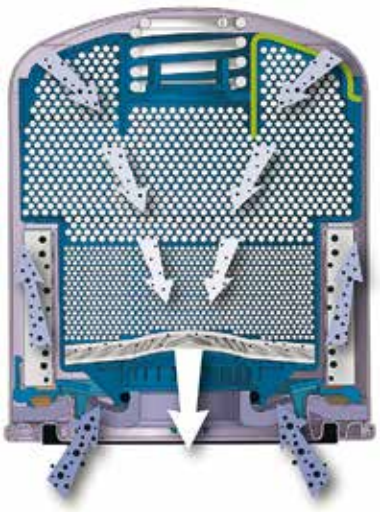
KNECHT FILTER®

MAHLE® ORIGINAL

LUFTHOHEIT

Saubere, trockene Druckluft ist bei Lkw und Bussen ein Muss. Bei sehr hohem Luftbedarf können herkömmliche Trocknerkartuschen jedoch an ihre Leistungsgrenze geraten. Die Lösung des Problems könnte ein Trockner mit Doppelfilter-Technologie von Wabco sein.

Problemlöser: Manche Lkw und Busse haben einen besonders hohen Luftbedarf. Dementsprechend viel muss die Lufttrocknerkartusche leisten. Die „Air System Protector Plus"-Kartusche von Wabco verfügt zusätzlich über einen Koaleszenzfilter, der Öl, Aerosole und Partikel abscheidet.(Fotos: Wabco)



Zweifach filtern: Im Inneren der „Air System Protector Plus"-Kartusche befinden sich zwei unterschiedliche Trockenmittel. Die Doppelfilter-Technologie am Kartuschenboden schützt wirksam vor Öl und Aerosolen in der Druckluft.

VON KLAUS KUSS

Die Druckluftanlage gehört zu den sicherheitsrelevanten Systemen eines Nutzfahrzeugs. Eine äußerst wichtige Funktion erfüllt der Lufttrockner, denn Feuchtigkeit im System ist äußerst gefährlich: Sie kann im Winter einfrieren und im Extremfall das Bremssystem lahmlegen. Darüber hinaus verursacht Kondenswasser Korrosion in den Luftkesseln und Komponenten, was ebenfalls Funktionsstörungen und Bauteileschäden hervorrufen kann.

Stadtbusse, Verteiler- und Entsorgungsfahrzeuge, Baustellen- und Forst-Lkw, aber Spezialfahrzeuge wie Milchsammler, benötigen aufgrund ihrer speziellen Betriebsbedingungen viel mehr Druckluft als herkömmliche Nutzfahrzeuge, etwa um Zusatzaggregate anzutreiben – was besondere Anforderungen an die Lufttrocknung stellt.

REGELMÄSSIGER TROCKNERTAUSCH

Um die sensiblen Druckluftkomponenten sicher vor Verschmutzung und Beschädigung zu schützen, schreiben die Fahrzeughersteller einen regelmäßigen Wechsel der Trocknerkartusche vor. Bremssystemspezialist Wabco beispielsweise empfiehlt bei seinen Recycling-Kartuschen einen jährlichen Wechsel, Standard-Kartuschen oder „Air System Protector"-Varianten dagegen können bis zu zwei Jahre, „Air System Protector Plus"-Kartuschen sogar bis zu drei Jahre ihren Dienst erledigen – unter „normalen Bedingungen". Bei extremen Einsatzbedingungen können den Bremsenspezialisten zufolge – abhängig vom jeweiligen Anwendungsfall, der Laufleistung und dem Luftverbrauch – jedoch deutlich kürzere Wechselintervalle notwendig sein.

OPTIMIERTER SCHUTZ

Obschon Wabco nach eigenem Bekunden seine Originalersatzteile analog den Erstausrüstungsprodukten aus qualitativ hochwertigen Materialien fertigt und vor dem Verlassen des Werks gründlich testet, haben die Aftermarktspezialisten des Zulieferers mit den „Air System Protector"-Kartuschen eine Variante speziell für extreme Einsatzbedingungen und „Problemfälle" geschaffen. Die bereits im Jahr 2001 vorgestellte „Air System Protector"-Version ist demnach eine weiterentwickelte Standardkartusche, welche nicht nur die Luft trocknen, sondern mit Hilfe des am Boden befindlichen Koaleszenzfilters auch Öl und feine Aerosole abscheiden kann. Laut Wabco filtert die „Air System Protector"-Familie während der gesamten Einsatzdauer auch noch bis zu 99,95 Prozent aller Partikel aus dem Luftstrom. „In modernen Nutzfahrzeugen können selbst geringe Mengen an Öl Ventile beschädigen und damit Systemausfälle verursachen, die zeitintensive Reparaturen des Fahrzeugs erforderlich machen", wissen die Druckluftexperten von Wabco.

FÜR GESTEIGERTE ANSPRÜCHE

Noch leistungsfähiger ist die jüngste Kartuschengeneration namens „Air System Protector Plus". Die Besonderheit der „Air System Protector Plus"-Kartusche ist je ein Koaleszenzfilter vor und nach dem Trockenmittel. Wabco spricht hierbei von einer „Doppelfilter-Technologie". Durch den Koaleszenzeffekt verbinden sich die feinen Aerosole zu kompakten Tropfen, die zusammen mit dem überschüssigen Öl in tiefergelegene Filterschichten absickern. Außerdem verfügt der „Super-Trockner" nach Unternehmensangaben aufgrund seiner besonderen Form über 20 Prozent mehr Trockenmittel in seinem Inneren: Unter dem so genannten „Volumendeckel" befinden sich zwei unterschiedliche Trockenmittel mit unterschiedlichem Feuchtigkeitsaufnahmevermögen, um die Trocknungsleistung zu optimieren. Laut Wabco eignen sich „Air System Protector Plus"-Kartuschen damit vor allem auch für „Problemfälle", sprich, wenn ein extrem hoher Luftverbrauch vorliegt. Die Kartuschen lassen sich für mechanische als auch elektronische Lufttrockner verwenden. ◄

www.wabco-auto.com.

EINFACHE EMISSIONSBREMSE

Simpler Saubermann: Der „Super Impactor" von Parker Racor ist ein einfach aufgebauter, preisgünstiger Kurbelgehäuse-Entlüftungsfilter. Das neu entwickelte System soll eine Alternative zu den herkömmlichen, ölangetriebenen Zentrifugallösungen bieten. (Foto: Parker)

Die internationale Emissionsgesetzgebung konfrontiert die Motoren- und Fahrzeughersteller und deren Zulieferer immer wieder mit neuen Anforderungen. Ziel dieser strengen Vorschriften ist es unter anderem, schädliche Stickstoffoxide, Kohlenwasserstoffe und Partikel aus den Fahrzeugemissionen weitestgehend zu verbannen und so die Auswirkungen auf die Gesundheit von Menschen und die Umwelt zu minimieren. Ein Weg dabei ist, die Emissionen in den Verbrennungsgasen zu reduzieren. Um dies zu bewerkstelligen, kommt es auf ein ausgeklügeltes Zusammenspiel aller emissionsrelevanten Komponenten an.

Parker Hannifin als Spezialist für Antriebs- und Steuerungstechnologien beispielsweise leistet mit dem Kurbelgehäuse-Entlüftungsfilter „Super Impactor" seiner Marke Racor einen wichtigen Beitrag dazu. Nach eigenem Bekunden handelt es sich dabei um ein simples, kosteneffektives System, das eine Alternative zu den herkömmlichen, ölangetriebenen Zentrifugallösungen darstellen und dennoch alle gesetzlichen Anforderungen erfüllen soll. Darüber hinaus soll die Neuentwicklung neue Standards bei den so genannten „Fit for Life"-Entlüftungssystemen für geschlossene Kurbelgehäuse setzen.

Der „Super Impactor" regelt den Produktinformationen zufolge den Kurbelgehäusedruck, scheidet das Motoröl aus den Kurbelgehäusegasen ab und leitet es zurück in die Ölwanne. Das System soll sich für mittlere und schwere Motoren eignen und bis zu 1.000 Liter Brenngas pro Minute filtern können. Durch das Reinigen des Kurbelgehäusegases vom Ölnebel sollen sich offene und geschlossene Kurbelgehäusekreisläufe mit einem Effizienzgrad von über 98 Prozent erreichen lassen, was die Umweltbelastungen deutlich reduziere, verspricht Parker.

Seinen Entwicklern zufolge lässt sich der „Super Impactor" als geschlossenes System verwenden, bei dem das gereinigte Gas im Ansaugsystem verbleibt; damit – und aufgrund des hohen Effizienzgrades – sollen beispielsweise Schäden an Turboladern und Ladeluftkühlern ausgeschlossen sein. Als offenes System genutzt, wird das gereinigte Kurbelgehäusegas in die Atmosphäre entlassen. kk◂

www.parker.com

Weitere Berichte zum Thema Transporter und Nutzfahrzeuge lesen Sie unter:
www.nkwpartner.de/news

MANN FILTER

MANN-FILTER.
Wie kein anderer!

In MANN-FILTER Verpackungen stecken ausschließlich beste Filterlösungen – hergestellt nach Erstausrüstungsqualitätsstandards. Darauf können Sie sich bei MANN-FILTER ebenso verlassen wie auf unser riesiges Sortiment mit über 97 % Marktabdeckung in Europa. Optimale Versorgung durch unsere zuverlässigen Handelspartner inklusive. Mit weniger sollten sich Profis nicht zufrieden geben.

MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.
www.mann-filter.com

WASSER MARSCH

Feiner filtern: Für die Motorenbaureihen D08 und D20 von MAN haben die Filterspezialisten von Hengst ein Filtermodul mit integriertem Wasserabscheider und integrierter Handpumpe entwickelt. (Foto: Hengst)

Moderne Diesel-Motoren mit Common-Rail-Hochdruckeinspritzsystem benötigen Filtersysteme, die über die gesamte Betriebszeit sowohl feinste Schmutzpartikel als auch schädliches Wasser zuverlässig aus dem Kraftstoff herausfiltern. Mit den simplen blechernen Wechselpatronen der „Diesel-Urzeit" haben diese allerdings nichts mehr gemeinsam. Und auch die Wasserablaufschrauben, die bei jedem Service prophylaktisch zu öffnen waren, um das im unteren Teil des Filters angesammelte Wasser ins Freie zu befördern, sind längst passé.

Für die Entwickler bei Filterherstellern wie Hengst lautet die Herausforderung, kompakte Filtersysteme zu entwickeln, diese je nach Anforderung mit einer komplexen Sensorik zu versehen, welche zusammen mit nicht minder komplexen Ventilfunktionen den Kraftstoffkreislauf überwachen, und das abgeschiedene Wasser aus dem Sammelraum automatisch abzulassen – und bei Bedarf auch noch eine vorhandene Flammstartanlage mit Brennstoff zu versorgen. Um die Ansprüche möglichst vieler Nutzfahrzeug- und Motorenhersteller zu erfüllen, haben die Ingenieure bei Hengst zudem eine integrierte Heizung entwickelt, welche nach eigenem Bekunden innerhalb des Applikationsprozesses frei programmierbar ist. Darüber hinaus führt das kompakte Modul den Kraftstoffüberschuss aus den unterschiedlichen Kraftstoffkreisläufen zusammen und liefert diesen gesammelt über einen gemeinsame Rücklaufleitung im Tank ab.

Mit der am Filtergehäuse adaptierten Handförderpumpe befinden sich alle Servicefunktionen des Kraftstofffiltersystems an zentraler Stelle. Beim Service lässt sich das Gehäuse über den automatischen Ablass entleeren. Bei der vom Nfz-Hersteller vorgegebenen Wartung wird je nach Laufleistung beziehungsweise Betriebszeit das Feinstfilterelement erneuert sowie der Siebfiltereinsatz im Vorfilter gereinigt. kk◂

www.hengst.de

SX 6000
...reibungsärmer fährt man nicht!
Das Produkt mit zertifizierter Leistung - keine unfundierten Behauptungen
www.QMI.de

SPEZIELL GEFALTET

Kompaktes Kraftstofffiltermodul: Der Filterkörper des von Sogefi für PSA-Motoren gefertigten Moduls besteht komplett aus leichtem Kunststoff. Er enthält ein mit der „Chevron"-Technologie gefaltetes Filterelement, welches nahezu alle Partikel über 4 µm zurückhält und zudem auch noch Platz und Gewicht spart. (Foto: Sogefi)

Um die strengen Abgasgrenzwerte von Euro VI zu erreichen, verlassen sich die Fahrzeug- und Motorenentwickler nicht nur bei großvolumigen Lkw-Motoren auf die selektive katalytische Reduktion SCR zur Abgasnachbehandlung. Der französische Autobauer PSA beispielsweise setzt auch bei den 2-l-Blue HDi-Motoren der Baureihe „DW10F" auf das SCR-Verfahren, um die giftigen Stickoxide auf ein Euro-6-gerechtes Maß zu reduzieren. Während die Euro VI-Norm bei Nutzfahrzeugen schon seit dem 01. Januar 2014 gilt, kommt die Euro 6 für Pkw erst im September 2014.

Als Zulieferer für wichtige Motorenkomponenten für den Diesel-, Öl- und Kühlmittelkreislauf des umweltfreundlichen 2-l-HDi-Motors hat der PSA-Konzern den italienischen Zulieferer und Filterspezialisten Sogefi gewählt. Die Sogefi-Gruppe liefert für das neue Blue HDi-Aggregat unter anderem Filtermodule für den Dieselkraftstoff und das Motoröl sowie ein neuartiges Drei-Wege-Kühlmittelventil, welches in das Wasserablaufmodul integriert ist.

Eine Besonderheit des Dieselfiltermoduls ist nach Unternehmensangaben das mit der „Chevron"-Technik gefaltete Filterelement. Diese von Sogefi entwickelte und auch als „Öko-Falttechnik" bezeichnete Technologie soll sowohl Platz als auch Gewicht sparen und darüber hinaus eine „außerordentlich hohe" Filterleistung bieten. Nach eigenem Bekunden hält das Filtermedium nahezu alle Partikel über 4 µm zurück, so dass der Common-Rail-Motor die gesetzlichen Bestimmungen der EU-Abgasnorm problemlos erfüllen könne.

Der Filterkörper des Kraftstoffmoduls ist komplett aus gewichtsparendem Kunststoff gefertigt und beherbergt das „Öko-Filterelement". Es wurde laut Sogefi unter anderem entwickelt, um Verstopfungen durch unterschiedliche Dieselkraftstoffe zu vermeiden. Dies gelte selbst für Bio-Diesel (B30), welcher in einigen Regionen angeboten werde.

Darüber hinaus komme bei dem neuen Kraftstoffmodul die bereits bewährte „Diesel3Tech"-Technologie zum Einsatz, welche das gesamte Einspritzsystem vor schädlichem Wasser im Kraftstoff schützen soll. „Das Element nimmt beinahe alle Wassertropfen auf, die größer als 20 µm sind und bleibt langfristig wirksam", erklären die italienischen Filterspezialisten.

Unter normalen Betriebsbedingungen soll die Standzeit des Filters rund 60.000 Kilometer oder vier Jahre betragen. In Kürze sollen Austauschfilter in Erstausrüsterqualität auch für den Aftermarkt unter den Sogefi-Marken Purflux, CoopersFiaam, Fram und Tecnocar erhältlich sein. kk◂

www.sogefigroup.com

FÜR DEN SCHNELLEN ÖLWECHSEL

Stets griffbereit: Unter dem Motto „Perfect parts. Perfect service." bietet das Customer Service Center von Mann-Filter einen Koffer mit zahlreichen Löseschlüsseln für den Ölservice an. Die übersichtlich sortierten Spezialwerkzeuge erleichtern die Demontage von zahlreichen Ölwechsel- und Kraftstofffiltern. (Foto: Mann-Filter)

Wechselfilterkartuschen lassen sich üblicherweise leicht von Hand anschrauben –zumindest, wenn sie neu sind. Aufwändiger ist die Sache erfahrungsgemäß, wenn es gilt, die „schwarze Dose" nach längerer Betriebszeit zu lösen. Ist zudem der Wechselfilter schwer zugänglich am Motor platziert, sind Hautabschürfungen und Quetschungen an den Händen des Werkstattfachmanns praktisch kaum zu vermeiden. Abhilfe soll ein Löseschlüsselset von Mann-Filter schaffen. Unter dem Motto „Perfect parts. Perfect service." bietet der Ludwigsburger Filterhersteller einen Koffer mit neun Spezialwerkzeugen an, die Nfz-Fachleuten das Demontieren von „festgebackenen" Ölwechselfiltern erleichtern sollen. Insbesondere bei beengten Platzverhältnissen sollen sich die von Mann-Filter angebotenen Löseschlüsseln bewähren.

Die Ludwigsburger Filterspezialisten bieten ihre neun Spezialschlüssel entweder einzeln, als 9er-Set im Karton oder – für Werkstattprofis sicher die beste Wahl – übersichtlich angeordnet in einem grünen, robusten Kunststoffkoffer an. Dort sind die Spezialwerkzeuge sauber aufgeräumt und in passgenauen Einsätzen werkstattgerecht und sicher untergebracht. Sechs der neun Schlüssel bestehen aus Aluminiumdruckguss, drei aus glasfaserverstärktem Polyamid. „Neben Ölwechselfiltern lassen sich damit auch viele Kraftstofffilter ebenso problemlos lösen wie Gehäusedeckel von Ölfiltermodulen, falls die Demontage einen speziellen Löseschlüssel erfordert", erläutern die NKW-Fachleute des Customer Service Centers von Mann-Filter. Erhältlich ist der mit Füllung 2,7 Kilogramm schwere Koffer über den Teilegroßhandel. kk◄

www.mann-hummel.com

LETZTE RETTUNG

Ein „ausgenudeltes" Gewinde in der Ölwanne ist der Alptraum eines jeden Mechanikers. Abhilfe sollen die selbstabdichtenden, patentierten Ölablassschrauben „Smart-O" von BG Products schaffen. Sie müssen nur leicht angezogen werden und sollen dennoch dauerhaft dicht halten. kk◄ www.bgprod.de

febi ProKit –
Unser Zeichen für komplette Reparatursätze.
Jetzt auch für NKW!

febi bilstein PROKIT

Komplett geliefert.
Nonstop repariert.

Einfacher geht es nicht!

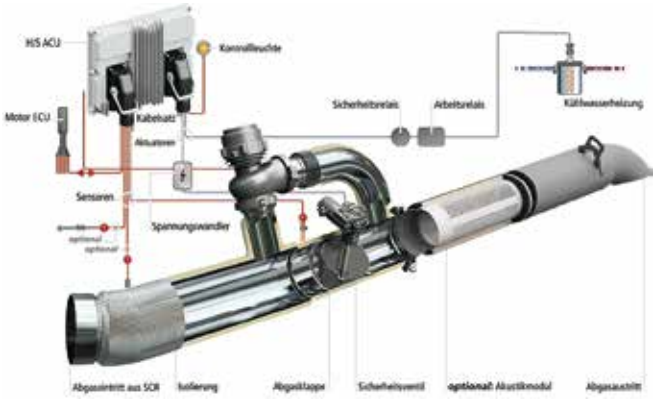
Erfahren Sie mehr über febi ProKits für NKW unter:

www.febiProKit.com

www.febi.com

febi bilstein

SAUBERERE BUSSE DANK SCR-UPGRADE



Kampf den Stickoxiden: Mit der nachrüstbaren Thermo Management Technology (TMT) optimiert HJS auf einfache Weise den Wirkungsgrad serienmäßiger SCR-Abgasnachbehandlungssysteme von Stadt- und Linienbussen mit EURO IV-, EURO V- oder EEV-Motor. (Fotos: HJS)

In Städten mit Umweltzone sind mittlerweile viele Stadt- und Linienbusse des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit einem SCR-Abgasnachbehandlungssystem ausgestattet. Denn mit Hilfe der selektiven katalytischen Reduktion (SCR) lässt sich der Ausstoß giftiger Stickoxide (NOx) deutlich verringern. Doch ein SCR-System kann nur optimal funktionieren, wenn die Abgastemperaturen entsprechend hoch sind. Im typischen Stadt- und Kurzstreckenverkehr ist dies den Experten des in Menden ansässigen Abgastechnikspezialisten HJS Emission Technology zufolge aufgrund der häufig geringen Motorlasten vielfach nicht gewährleistet. Das hat zur Folge, dass das SCR-System bei niedrigen Abgastemperaturen nur wenig bis kein Harnstoffgemisch, auch unter dem Handelsnamen „Adblue" bekannt, in den Abgasstrom düst.

Doch im Jahr 2010 wurden europaweit die Luftqualitätsziele für Städte und Gemeinden bezüglich Stickoxiden und Feinstaub nochmals verschärft. In Folge dieser EU-Regelung sind

Warme Hülle: Die spezielle Isolation der serienmäßigen SCR-Box ist Bestandteil des SCR-Upgrades von HJS. Sie gewährleistet, dass die Abgastemperatur im Stadtverkehr – und damit der NOx-Umsatz – entsprechend hoch ist.

die Städte und Gemeinden verpflichtet, beim Überschreiten der Grenzwerte anhand eines so genannten Luftreinhalteplans wirksame Maßnahmen zu ergreifen, so dass die gesetzlichen Vorgaben schnellstmöglich wieder erfüllt werden. Eine Möglichkeit dabei ist die Modernisierung des Fuhrparks im ÖPNV mit umweltfreundlichen Bussen. Eine weitere ist es, bestehende Busse mit geeigneten Abgasreinigungssystemen nachzurüsten.

Die Experten von HJS haben hierfür mit dem Thermo Management Technology (TMT) genannten Verfahren ein kostengünstiges, einfach nachrüstbares Upgrade-System für Busse mit EURO IV-, EURO V- oder EEV-Motor entwickelt. Unternehmensangaben zufolge soll sich damit der Wirkungsgrad serienmäßig verbauter SCR-Systeme durch ein Anheben der Abgastemperaturen deutlich verbessern lassen, ohne dass dabei ein Eingriff in das Motormanagement des Busmotors erfolgt.

Mit Hilfe der TMT lässt sich den Entwicklern von HJS zufolge die Abgastemperatur um 20 bis 50 °C anheben, wodurch sich die NOx-Konvertierungsrate erhöht und sich der Wirkungsgrad des SCR-Systems deutlich verbessert. Fahrtests unter realen Bedingungen hätten gezeigt, dass mit dem TMT-Upgrade die mittlere Abgastemperatur im Stadtzyklus von 185 °C auf über 220 °C steigt und sich der NOx-Umsatz gegenüber dem Serien-SCR-System durchschnittlich von 37 Prozent auf 72 Prozent verbessert.

Die von HJS fahrzeugspezifisch angebotenen SCR-Upgradesätze bestehen im Wesentlichen aus einem Steuergerät, einem Kabelsatz, einer Abgasklappe und einer speziellen, besonders wirksamen Isolierung für den serienmäßigen SCR-Katalysator. Fahrzeugabhängig kann auch noch ein spezielles Akustikmodul notwendig sein. Der Einbau des TMT-Upgrades ist nach Unternehmensangaben simpel und erfolgt in Strömungsrichtung der Abgase nach dem serienmäßig verbauten SCR-Gehäuse. kk◄

www.hjs.com

WENN DER RUSSFILTER VERSTOPFT IST ...

Die Zahl der Lkw und Busse mit Rußfiltersystem ist in den vergangenen Jahren stetig gewachsen. Damit ist auch das Thema Rußfilterreinigung immer wichtiger geworden, denn je nach Fahrprofil und Einsatzbedingungen ist früher oder später eine fachgerechte Reinigung der „Rußfalle" notwendig.

Um Rußfilter fachgerecht zu Reinigen, gibt es Spezialisten wie Cleantaxx. Das in Hannover-Langenhagen ansässige Unternehmen hat sich schon früh als professioneller Reinigungsbetrieb etabliert und agiert nach eigenem Bekunden mittlerweile europaweit. Der Fokus ist laut Geschäftsführer Benjamin Kleemann „auf Servicequalität und Kundenzufriedenheit" gerichtet, zudem sei das Unternehmen nach ISO9001 und ISO14001 zertifiziert und der TÜV Rheinland habe die Reinigungsergebnisse bestätigt. „Schon jetzt haben wir die Lösungen für Euro VI parat und rechnen mit einer interessanten Entwicklung im Nutzfahrzeugsegment", berichtet Kleemann.

Aufgrund des stetig steigenden Reinigungsbedarfs stehen die Zeichen bei den Langenhagenern nach eigenem Bekunden „auf Wachstum": Gleich drei neue Standorte wurden innerhalb von sechs Monaten neu installiert. „Der Bedarf unserer Kunden wächst – und dem möchten wir gern auch vor Ort gerecht werden", erklärt Kleemann. Cleantaxx biete inzwischen Reinigungslösungen für nahezu alle Filtertypen an. Davon sollen Fahrer eines Diesel-Pkw ebenso profitieren wie Flottenbetreiber, Speditionen, Werkstätten, Teilehändler, Hersteller, Redereien oder auch Bauunternehmen. Nach Unternehmensangaben dauert das Reinigen eines Rußfilters lediglich einen Tag – und dies ohne Vorlaufzeit. Um dies zu gewährleisten, arbeiten mittlerweile 13 Mitarbeiter rund um die Uhr in der Filterreinigung.

Den Grund für den Erfolg des Unternehmens sieht Kleemann vor allem darin, dass sich viele oft ohne jegliches Wissen in der Branche versuchen. „Das Internet wimmelt von unseriösen Angeboten, darunter viele, die lediglich als Vermittler arbeiten und mit einer Filterreinigung bequem Geld verdienen wollen", warnt Kleemann. Die Zukunft gehöre aber zertifizierten

Auf Wachstumskurs: Die Rußfilter-Reinigungsspezialisten von Cleantaxx können nahezu jeden Filtertyp fachgerecht reinigen. Am Ende der Prozedur erhält der Kunde ein Protokoll, das sämtliche Prozessschritte und das Reinigungsergebnis dokumentiert.
(Foto: Cleantaxx)

Reinigungsbetrieben, welche Qualitätsarbeit ablieferten. „Hinzu kommt, dass viele Werkstätten chemische Reiniger verwenden. Doch das ist ein Holzweg, wie die Praxis zeigt – und das hat sich inzwischen auch herumgesprochen", so Kleemann. kk◄

www.cleantaxx.com

FÜR DEN ERSATZBEDARF GERÜSTET

Immer strengere Abgasgesetze haben dafür gesorgt, dass immer mehr mit einem Abgasreinigungssystem ausgestattete Nutzfahrzeuge auf unseren Straßen unterwegs sind. Zur Erinnerung: Seit 2006 gilt die Schadstoffstufe Euro IV, seit 2008 die nochmals strengere Abgasnorm Euro V. Und weil Abgasanlagen zu den typischen Verschleißteilen von Kraftfahrzeugen gehören, erreichen auch Dieselpartikelfilter (DPF) und Katalysatoren irgendwann einmal ihr „betriebsbedingtes Lebensende". Insbesondere kritische Stellen wie der Anbindung der Abgasrohre oder die Schalldämpfer selbst werden von Korrosion befallen und sind zu erneuern.

Bislang war passender Ersatz jedoch vielfach nur in den Teileregalen der Fahrzeughersteller zu finden. Doch das will der dänische Abgastechnikspezialist Dinex mit einem entsprechenden Alternativangebot ändern: Nach eigenem Bekunden gibt es ein mittlerweile recht breites Sortiment für Euro IV- und Euro V-Fahrzeuge der „Big Seven". Laut Deutschland-Vertriebsleiter Oliver Gravemann kann Dinex sowohl für über 100 verschiedene Lkw-Modelle von DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault, Scania und Volvo passende Ersatzanlagen liefern und auch die Transporter-Fraktion bis 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht mit rund 400 Komplettsystemen aus dänischer Produktion bedienen. Laut Gravemann sind die Anlagen jeweils als direkter Ersatz für die entsprechenden Erstausrüstungsanlagen gedacht.

Die angebotenen Ersatzanlagen sind den Herstellerangaben zufolge im Dinex Emission Technology Center und durch anerkannte Institute getestet und verifiziert worden. Zudem seien die Produkte in allen EU-Ländern mit Umweltzonen zugelassen und sollen somit eine freie Fahrt in ganz Europa ermöglichen. Hergestellt werden die Komponenten nach Unternehmensangaben aus hochwertigen Materialien, wobei die Wandstärke der Rohre zwischen 1,5 bis 2,0 Millimeter betragen soll. Aufgrund des „intelligenten" Rohrbiegeverfahrens und der vergleichsweise geringen Zahl an Schweißpunkten sollen die Anlagen über einen „optimierten Abgasfluss" verfügen, was laut Deutschland-Verkaufsleiter Gravemann nicht nur den Verschleiß reduziere, sondern auch das Auspuffgeräusch. kk◂

www.dinex.de

Steigender Ersatzbedarf: Immer mehr Lkw mit Euro IV- und Euro V-Motoren benötigen verschleißbedingt eine neue Abgasanlage. Abgastechnikspezialist Dinex bietet ein breites Programm an Ersatzschalldämpfern, etwa für die FH- und FM-Serie von Volvo mit SCR-Technologie. (Fotos: Dinex)

Auch für Transporter unter 3,5 Tonnen bietet Dinex passenden Ersatz für DPF- und Katalysatorsysteme.

NEU

QUICKIE

AUS 3 MACH 1 – DIE BREMSSCHEIBE MIT INTEGRIERTEM ABS POLRAD P.F. MAN TGL
AB JETZT IM FREIEN TEILEMARKT ERHÄLTLICH – QUICKLINK 03613010A.PE.DE

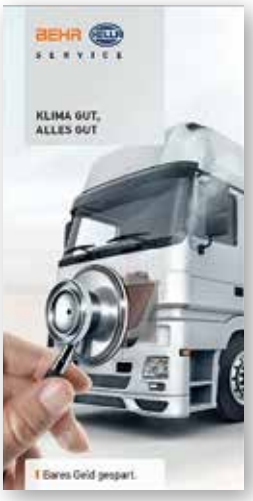
BEST IN SPARE PARTS

WWW.PE.DE

KLIMA GUT – ALLES GUT

Mehr Komfort und Sicherheit – weniger Ausfälle und geringere Kraftstoffkosten. Vieles spricht für einen regelmäßigen Klimaservice. Die Klimaserviceexperten von Behr Hella Service verraten, was alles dazu gehört.

Regelmäßiger Klimaservice spart Geld: Ist die Klimaanlage erst einmal defekt, ist die Kostenfalle bereits zugeschnappt. Schnell summieren sich die Kosten für die Reparatur zusammen mit den Stand- und Ausfallzeiten zu horrenden Beträgen. (Fotos: Behr Hella Service)



Prima Klima: Mit einer eigenen NKW-Broschüre unterstützen die Marketingfachleute von Behr Hella Service die Werkstätten beim erfolgreichen Vermarkten des Klimaservice.

VON KLAUS KUSS

Nicht nur Bus- und Fernfahrer schätzen einen klimatisierten Arbeitsplatz. Auch immer mehr Transporter- und Lkw-Fahrer dürfen sich am Komfort einer Aircondition freuen. Doch damit diese dauerhaft zuverlässig funktioniert, ist eine regelmäßige Wartung notwendig. „Ein regelmäßiger, fachgerechter Klimaservice vermeidet unnötige Ausfälle und teure Reparaturen – und kann sogar Kraftstoff sparen helfen“, berichten die Klimafachleute von Behr Hella Service (BHS) in Schwäbisch Hall.

PROFITABLES KLIMAGESCHÄFTE

Zu einem professionellen Klimaservice gehört den Experten von BHS zufolge aber mehr als nur die bloße Wartung des Kältemittelkreislaufs. Vor allem auch das Umfeld der Klimaanlage biete reichlich Potential, um interessante Zusatzerlöse und Folgeaufträge zu generieren. Insbesondere mit dem Verkauf von Innenraumfiltern oder dem Reinigen des Klimaanlagenverdampfers könnten sowohl Nfz-Werkstätten als auch der Kfz-Teilehandel am lukrativen Klimageschäft partizipieren, versprechen die Marketingspezialisten von BHS.

Vor allem das regelmäßige Reinigen und Desinfizieren des Verdampfers sei wichtig, zumal es sich bei der Kabine quasi um das „Arbeitszimmer“ des Kraftfahrers handle. Im Laufe der Zeit sammeln sich nämlich auf der meist feuchten Verdampferoberfläche Bakterien, Pollen, Pilzsporen, Viren und andere Mikroorganismen. Zusammen mit dem angesaugten Staub aus der Kabine kann sich in der dunklen, feuchten Umgebung ein regelrechter „Bio-Film“ in den feinen Verdampferkanälen bilden. Dieser Nährboden ist aber nicht nur für üble Gerüche verantwortlich: Das dort entstandene „neue Leben“ birgt auch gesundheitliche Risiken, vor allem für Asthmatiker und Allergiker. Denn die allergischen Reaktionen (Niesen, Husten, Augentränen, etc.) können nicht nur das Wohlbefinden, sondern auch die Fahrsicherheit beeinträchtigen.

Außerdem sollte der Klimafachmann immer auch den Innenraumfilter erneuern, denn dieser hält Staub, Schmutz und Pollen zurück. Verfügt der Filtereinsatz zudem über eine Aktivkohleschicht, werden auch schädliche Gase absorbiert. „Das Aufnahmevermögen eines Innenraumfilters ist erfahrungsgemäß nach etwa sechs Monaten erreicht“, wissen die Fachleute von BHS.

Zudem dürfe man den Filtertrockner nicht außer Acht lassen: Er filtert sowohl schädliche Feuchtigkeit als auch Schmutzpartikel aus dem Kältemittel. Seine Aufnahmefähigkeit ist den Spezialisten zufolge je nach Betriebsbedingungen bereits nach einem Jahr erschöpft. Ein rechtzeitiger Austausch des Trockners könne eine dauerhafte, störungsfreie Funktion der Anlage sicherstellen.

PRÄVENTIVER KLIMASERVICE SPART GELD UND SPRIT

Selbst neue Klimaanlagen verlieren im Laufe der Zeit konstruktionsbedingt einen Teil des Kältemittelinhalts – den Experten zufolge bis zu 10 Prozent innerhalb eines Jahres. Wird dieser Verlust nicht kompensiert, lässt die Kühlleistung nach – und irgendwann streikt die Anlage komplett. „Im Extremfall kommt es zum Kompressorschaden, weil das Kompressoröl aufgrund des fehlenden Kältemittels nicht richtig zirkulieren kann“, warnen die Spezialisten von BHS. Ein regelmäßiger Klimaservice zahle sich deshalb in jedem Falle aus – und spare über die Laufzeit gesehen sogar bares Geld.

Darüber hinaus könne eine mangelhaft gewartete Klimaanlage einen merklichen Kraftstoffmehrverbrauch verursachen: Während eine intakte Klimaanlage einen Betriebsverbrauch von etwa drei Litern Diesel pro 100 Kilometer verursache, bedeute eine schlecht gewartete Anlage einen zusätzlichen Mehrverbrauch von rund 20 Prozent. „Bei einer Jahresfahrleistung von 125.000 Kilometer und einer Nutzungsdauer der Klimaanlage von 60 Prozent summiert sich der Mehrverbrauch auf rund 450 Liter“, rechnen die Experten vor. ◄

www.behrhellaservice.de

GRETCHEN-FRAGE

Viele Reise- und Linienbusse sind mit einer Klimaanlage ausgestattet. Für Busunternehmer stellt sich daher die Frage „Klimaservice selber machen – lohnt das?“ Die Bus-Spezialisten von Winkler haben für den NKW PARTNER das Für und Wider beleuchtet.

In Eigenregie: Reparatur- und Wartungsarbeiten an den Klimaanlagen des eigenen Fuhrparks vorzunehmen kann sich für Busunternehmer durchaus rechnen. (Fotos: Winkler)

Viele moderne Reise- und Linienbusse verfügen über eine Klimaanlage. Damit diese dauerhaft und zuverlässig funktionieren kann, muss sie regelmäßig gewartet werden. Bei Busbetrieben mit entsprechend großem Fuhrpark stellen sich bezüglich der Klimawartung zwangsläufig Fragen wie „Klimaservice – selber machen oder machen lassen?“, „Lohnt es sich, Reparaturen selbst vorzunehmen?“ oder „Welches Equipment ist nötig?“.

KLIMASERVICE EFFIZIENT SELBST ERLEDIGEN

„Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Klimaanlagen der eigenen Fahrzeuge selbst zu erledigen, kann sich für Busunternehmen durchaus rechnen: Mit dem Klimaservice im Eigenregie lassen sich die Kapazitäten besser auslasten und gleichzeitig Kosten reduzieren“, versprechen die Bus-Spezialisten von Winkler. Ob sich die Anschaffung eines eigenen Klimaservicegerätes und des weiteren Equipments lohnt, berechnen die Omnibus-Fachberater individuell für jeden Kunden vor Ort. Dazu bilden sich diese regelmäßig in internen Schulungen weiter, um ihr Know-how dem Stand der Technik anzupassen – und die Kunden optimal beraten zu können. Apropos Schulung: Busunternehmen, die an Klimaanlagen arbeiten wollen, müssen mindestens einen ihrer Mitarbeiter auf eine Klima-Schulung schicken, damit dieser den laut EG-Verordnung Nr. 307/2008 geforderten Sachkundenachweis erwirbt. Dieser ist für alle Arbeiten am Kältemittelkreislauf vorgeschrieben. Die entsprechenden Schulungen führt Winkler nach eigenem Bekunden zusammen mit seinen Marken-Partnern durch. „Versierte Trainer und ausführliche Schulungsunterlagen helfen dabei, das Gelernte direkt in die Praxis umzusetzen“, verspricht Winkler.

Ob Klimakreislauf, Klimawartung „Schritt für Schritt“, gesetzliche Anforderungen oder Praxistipps zum Basis- und Service-Check – die Broschüre „Klimaanlage Omnibus“ von Winkler gibt einen kompakten Überblick über das gesamte Thema. Sie wurde in enger Zusammenarbeit mit führenden Klimaanlagen-Herstellern erstellt und wendet sich an Unternehmen, die den Klimaservice an Bussen entweder bereits selbst erledigen – oder demnächst selbst erledigen wollen. Die Broschüre ist unter www.winkler.de oder in den Winkler-Betrieben kostenlos erhältlich.

NOTWENDIGES EQUIPMENT

Hat sich ein Busunternehmer für den Klimaservice entschieden, steht die Wahl der Grundausstattung an. Neben verschiedenen Klimaservicegeräten bietet Winkler ein spezielles Starterpaket mit dem wichtigsten Equipment für den ersten „eigenen“ Klimaservice an. Aber auch Verschleiß- und Ersatzteile wie Filtertrockner, Innenraumfilter, Lüftungsgebläse und sowie Klimakompressoren. kk◂ www.winkler.de

Europas größtes

EURO IV/V Abgasprogramm für LKW

Dinex kann als einziger Lieferant im Aftermarket Segment ein umfangreiches Programm für EURO IV & V Ersatzanwendungen anbieten. Dinex produziert hochwertige Produkte nach OEM Spezifikationen. Die Systeme werden im Dinex Emission Technology Center getestet und zertifiziert. Sie können unsere Produkte unter www.dinex.de finden.

TecDoc

EURO IV und V Ersatzanwendung

- Direkter Ersatz des Original EURO IV & V Anwendung
- OE-vergleichbare Emissionstechnologie
- Vielfach erprobte Filtertechnologie
- Original Design – Einfacher Austausch

INFO-HOTLINE:
Tel 0 180 225 1125

Dinex GmbH
Gewerbestrasse 3-5
36148 Kalbach
Fax 0 6655 918 601
dinex@dinex.de
www.dinex.de

Dinex 80350
OE Nr. 20579344

Dinex 49398
OE Nr. 81.15101.0370

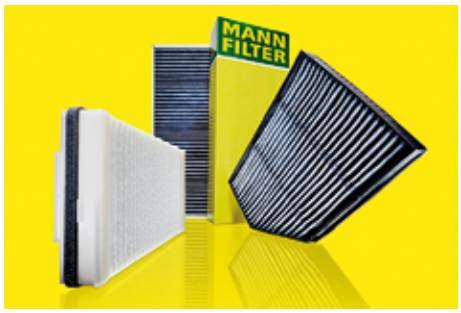
DAF XF95/XF105 - 21441
Iveco Eurocargo - 28460
MAN TGA - 49398
Mercedes Actros - 51358
Mercedes Atego - 54301
Renault Premium - 64303
Scania P, R, T - 68343
Volvo FH/FM - 80390

DINEX

FRISCHLUFTKUR

Ein funktionierender Innenraumfilter trägt entscheidend zur Verkehrssicherheit bei. Denn er sorgt für saubere Luft in der Fahrerkabine und schützt die Gesundheit des Berufskraftfahrers. Deshalb ist der regelmäßige Filterwechsel ein Muss beim Service.

Harter Job: Innenraumfilter schützen vor gesundheitsschädlichem Feinstaub und allergieerregenden Pollen – und arbeiten oft im Verborgenen. Doch ein regelmäßiger Filterwechsel erhält nicht nur das gute Innenraumklima, sondern auch die Gesundheit des Fahrers. (Fotos: Mann-Filter)



Simpel Aufrüsten: Kombifilter mit Aktivkohleschicht (re.) halten auch üble Gerüche und schädliche Gase zurück. Sie lassen sich in den meisten Fällen problemlos nachrüsten.

VON KLAUS KUSS

Dass während der warmen Frühjahrs- und Sommermonate die Luft stark mit Blütenpollen belastet ist, ist mittlerweile hinlänglich bekannt. Doch auch verkehrsbedingter Feinstaub, bestehend aus Rußpartikeln, Reifenabrieb und Stäuben unterschiedlichster Herkunft, trägt neben den Pollen dazu bei, dass sich der Innenraumfilter von Lkw und Bussen im Laufe der Zeit zusetzt – und daher regelmäßig gewechselt werden muss. „Nutzfahrzeug-Werkstätten und -Ersatzteilehändler sollten ihre Kunden hierüber aufklären", rät Emrullah Atilgan, Produktmanager für Innenraumfilter beim Ludwigsburger Filterhersteller Mann-Filter. Um den hohen Kilometerlaufleistungen im gewerblichen Einsatz Rechnung zu tragen, sollte ein Innenraumfilter halbjährlich gewechselt werden, damit er seine volle Leistung bringen kann, empfiehlt der Fachmann.

GESUNDHEITSSCHÄDLICHER FEINSTAUB

Messungen haben dem Filterspezialisten zufolge ergeben, dass Fahrer ohne Innenraumfilter einer deutlich höheren Schadstoffkonzentration ausgesetzt sind als Passanten am Fahrbahnrand. Hintergrund: Das Lüftungssystem ziehe einem Staubsauger gleich die mit Partikeln und schädlichen Gasen verschmutzte Außenluft an. Bis zu 420.000 Liter pro Stunde drückt das Frischluftgebläse so laut Atilgan über den Innenraumfilter der Klimaanlage oder das Lüftungssystem ins Fahrzeuginnere. Ein funktionierender Innenraumfilter reinige die angesaugte Außenluft jedoch und befreie sie zu fast 100 Prozent von schädlichen Partikeln, erklärt Filterspezialist Atilgan.

Mit der Zeit setzt sich jedoch das Herzstück des Filters, das Filtermedium, langsam zu, was dazu führen kann, dass die Gebläseleistung um bis 70 Prozent sinkt. „Damit die Luftreinigung wieder einwandfrei funktioniert und ein guter Luftdurchsatz stattfindet, sollte der Innenraumfilter rechtzeitig und regelmäßig gewechselt werden", rät der Filterexperte von Mann-Filter. Ein neuer Filter sei daher eine gute Investition in die Gesundheit von Berufskraft- und Vielfahrern.

SCHUTZ FÜR DIE KLIMAANLAGE

Darüber hinaus bewahre der regelmäßige Filtertausch die Klimaanlage vor Verschmutzung und gewähre deren dauerhafte Funktionsfähigkeit. „Denn bei einem rechtzeitigen Filterwechsel können keine übelriechenden, gesundheitsgefährdenden Ablagerungen an der feinen Struktur des Verdampfers entstehen. Gleichzeitig bleibt die volle Kühl- und Heizleistung der Klimaanlage erhalten", weiß Atilgan. Dies sei vor allem an kühlen, feuchten Tagen wichtig: „Sinkt der Luftdurchsatz, weil der Filter dicht ist, können die Scheiben unvermittelt beschlagene und ein gefährlich blendender Schmierfilm entsteht", so der Filterexperte. Besonders bei Gegenverkehr in der Dunkelheit könne dies die Sicht des Fahrers erheblich beeinträchtigen.

AUF AKTIVKOHLE AUFRÜSTEN – SIMPEL UND SCHNELL

Beim Filtertausch raten die Filterspezialisten von Mann-Filter auf Erstausrüsterqualität zu achten, damit Sicherheit, Komfort und ein gesundes Kabinenklima in jedem Fall gewährleistet seien. Darüber hinaus sei bei zahlreichen Anwendungen das Aufrüsten auf einen noch wirksameren Aktivkohlefilter problemlos möglich. „Während Partikelfilter feste Teilchen wie Staub, Pollen und Ruß zurückhalten, schalten Kombifilter dank einer zusätzlichen Aktivkohleschicht auch gesundheitsschädliche Gase wie Ozon, Benzol und unangenehme Gerüche aus", erklärt Atilgan. Beim Filterwechsel setze der Mechaniker anstelle des Partikelfilters in der Regel ohne Zusatzaufwand den effektiveren Aktivkohlefilter ein, so der Fachmann. ◂

www.mann-hummel.com

KÜHLUNG UND KLIMATISIERUNG FÜR NUTZFAHRZEUGE

Aufgestockt: Das Nutzfahrzeug-Sortiment von FrigAir bietet ab sofort über 200 neue Ersatzteile, unter anderem Kühlmittel- und Ladeluftkühler für diverse Lkw-Modelle von Renault, Scania, Volvo ab 2013 und MAN ab 2009 sowie für Omnibusse. (Fotos: FrigAir)

Angebaut: Aufgrund des stetig gewachsenen Sortiments musste das deutsche Zentrallager in Heimstetten erweitert werden. Zudem erhielt die Außendienstmannschaft Zuwachs.

Das Geschäft mit Ersatzkomponenten für das Thermomanagement und die Klimatisierung ist laut FrigAir ein wachsender Markt in Deutschland – und gehört nach eigenem Bekunden zu den eigenen Kernkompetenzen. Das 1992 als Handelsunternehmen in Italien gegründete Unternehmen ist mittlerweile mit vier Vertriebsniederlassungen – in Italien, Frankreich, Spanien und Deutschland – sowie Vertretern in Russland, Benelux und England in Europa präsent. Die deutsche Niederlassung in Heimstetten bei München gibt es seit 2007. Von dort aus wird sowohl der deutsche Pkw-Aftermarkt als auch der deutsche Nutzfahrzeug-Aftermarkt mit Kühlmittelkühlern, Ladeluftkühlern und Klimakomponenten bedient, unter anderem mit Produkten der OE- und OES-Hersteller „Infra“ und „TechRad“. Außerdem ist FrigAir Deutschland offizieller Vertriebspartner der Kompressorenhersteller Sanden und Denso.

Darüber hinaus besteht laut André Baltes, Vertriebsleiter bei FrigAir, seit 2009 eine enge Partnerschaft mit TitanX, einem schwedischen OE-Hersteller von Kühlmittel- und Ladeluftkühlern für Nkw und Busse, der ehemals zur Valeo Group gehörte. „Heute ist unser Partner TitanX unter anderem OE-Lieferant von Volvo, Scania, Mercedes-Benz, Iveco und Renault, so Baltes Die Produkte werden dem Vertriebsprofi zufolge in Europa entwickelt und produziert und sind ausschließlich über FrigAir als Distributor erhältlich.

„Angesichts des wachsenden Marktes blieb es nicht aus, dass wir uns vergrößern mussten“, berichtet Baltes gegenüber dem NKW PARTNER und verweist auf den neuen Nfz- und Bus-Teilekatalog 2014, der das jüngst um rund 200 Neuaufnahmen erweiterte Sortiment enthält. Darunter befinden sich laut Baltes Kühlmittel- und Ladeluftkühler für die aktuellen Volvo FH Euro-VI-Modelle ab Baujahr 2013, für die neueste Euro-VI-Generation von Renault Trucks sowie für die 5er-Serie von Scania 5 ab Baujahr 2009. Auch das Lieferprogramm für Omnibusse wurde erweitert, etwa um den Lion's City-Stadtbus von MAN.

Um das gewachsene Sortiment unterzubringen, musste laut Baltes auch das Lager in Heimstetten wachsen. Zudem unterstützt ein weiterer Mitarbeiter im Außendienst die Vertriebsmannschaft der deutschen Niederlassung. Besonders freut sich Vertriebsspezialist Baltes über die Zusammenarbeit mit namhaften Teilehandelskooperationen, unter anderem mit der die Coparts Autoteile GmbH beziehungsweise der GroupAuto Union Deutschland. kk◂

www.frigair.de

Cleantaxx
Rußfilterreinigung

Professionelle Reinigung von Rußpartikelfiltern

- Alle Hersteller
- Reinigung innerhalb 24 Stunden

Sintermetallfilter
Keramikfilter

Tel. +49 (0) 5 11 - 779 578 55
Fax +49 (0) 5 11 - 779 578 57
reinigung@cleantaxx.com
www.cleantaxx.com

CGS
Handschug GmbH

Bus & Nfz-Klimaanlagen
Recyclingstationen
AR680, AR690, AR700

Schnellste Geräte ihrer Klasse
Auch für Transportkälte
wie R404A erhältlich

Abdrücken der
Klimaanlage mit
N2 oder Formiergas

Lecksuchgerät All in One
für Kältemittel wie R134a,
R404 usw & R1234YF
Perfekt für Formiergas

Nr1 in
Preis & Leistung

www.CGS-Handschug.de

COOLE TOOLS

Sollen Klimaanlagen dauerhaft und zuverlässig funktionieren, benötigen sie regelmäßig einen fachgerechten Klimaservice. Um diesen effizient und professionell erledigen zu können, ist ein geeignetes Klimaservicegerät notwendig.

Klimaanlagen gehören immer öfter zur Standardausrüstung moderner Nutzfahrzeuge. Die Chancen, mit der Wartung von Lkw- und Bus-Klimaanlagen und ihrem Umfeld profitable Serviceerlöse zu erwirtschaften, stehen gut. (Foto: Waeco)

BERNER

www.berner.de

Für den Klimaservice an Nutzfahrzeugen hat Berner mehrere Geräte im Angebot. Neben der Klimastation „Pkw/Lkw" empfehlen die Künzelsauer das Modell „Truck Tec" (siehe Bild), welches aufgrund seiner Leistungsdaten, der fünf Meter langen Serviceschläuche und des 35 Kilogramm fassenden Tanks auch zum Absaugen, Recyceln und Befüllen von Bus-Klimaanlagen geeignet ist. Die Servicestationen füllen laut Berner auf 5 Gramm genau (gemäß SAE J2788), zudem verfügen sie über zwei Frischölkreisläufe für PAG und PAO Öle.

Speziell für den mobilen Einsatz gedacht ist die kompakte Station „Mobil". Aufgrund ihr geringes Gewicht von 60 Kilogramm sollen sich damit Service- und Reparaturarbeiten (Kompressortausch, Leitungsersatz, etc.) direkt beim Kunden vor Ort oder im Notdiensteinsatz – auf der Baustelle oder auf dem Feld (Mähdrescher, Traktoren) – erledigen lassen, ohne dass das Fahrzeug dazu extra in die Werkstatt muss.

Darüber hinaus runden umfangreiches Lecksuchprodukte sowie ein breites Angebot an klimatechnischen Chemieartikeln – klassische PAG-Öle, Mehrbereichsöle und Kältemittel sowie spezielle, nutzfahrzeugspezifische Produkte wie das „Truck Tec"-PAG Öl und das Ester-Öl das Klimaangebot von Berner ab. ◄

VON KLAUS KUSS

Klimaanlagen „produzieren" in immer mehr Nutzfahrzeugen und Bussen ein angenehmes Innenraumklima. Einst als Komfortfeature Fernreisebussen und Fernverkehrs-Lkw vorbehalten, ordern mittlerweile immer mehr Fuhrunternehmer und Spediteure eine Klimaanlage auch für ihren übrigen Fuhrpark. Eine Klimaanlage hilft nämlich nicht nur bei sommerlichen Temperaturen dabei, dass der Fahrer im Verteilerverkehr oder auf der Baustelle an seinem Arbeitsplatz einen kühlen Kopf bewahrt, sondern dient auch der Verkehrssicherheit, etwa indem sie die Aufmerksamkeit des Fahrers positiv beeinflusst oder die Scheiben bei feuchtem Wetter vor gefährlichem Scheibenbeschlag bewahrt.

Weitere Berichte zum Thema Transporter und Nutzfahrzeuge lesen Sie unter:
www.nkwpartner.de/news

WACHSENDER SERVICEBEDARF

Der Trend, neue Nutzfahrzeuge – vom Transporter über Verteiler-Lkw bis hin zur Sattelzugmaschine – mit einer Klimaanlage auszustatten, bietet Servicebetrieben gute Chancen für profitable Zusatzgeschäfte und mehr Werkstattauslastung. Denn Klimaanlagen benötigen einen regelmäßigen Service und eine fachgerechte Wartung – und hin und wieder auch die reparierende Hand eines Werkstattfachmanns, etwa um den von Straßensplit perforierten Kondensator auszutauschen, den geplatzten Kompressor zu erneuern oder abvibrierte Kältemittelleitungen zu ersetzen. Für alle Arbeiten am Kältemittelkreislauf ist jedoch ein Nfz-geeignetes Klimaservicegerät notwendig.

VOLLAUTOMATEN IM TREND

Wie schon bei Pkw-Werkstätten üblich, so vertraut auch die „Brummi-Fraktion" beim Klimaservice zunehmend auf vollautomatische Servicestationen. Serviceschläuche anschließen, Fahrzeugmodelle beziehungsweise Kälte-

HELLA NUSSBAUM SOLUTIONS
www.hella-nussbaum.com
Mit dem „Husky 150“ will Hella Nussbaum Solutions im Frühjahr 2014 ein neues, leistungsfähiges und auch für Nutzfahrzeuge geeignetes Gerät im „Kompaktklasse-Segment“ auf den Markt bringen. Das R134a-Klimaservicegerät soll trotz seiner kompakten Bauweise viele aus der Husky-Oberklasse bekannte Eigenschaften bieten, etwa das automatische Ablassen nicht kondensierbarer Gase (NKG), die Power Boost-Funktion, das Multipass-Recycling, die „Push-pull“-Spülung sowie ein anwenderfreundliches Bedienkonzept: Fahrzeug auswählen, Anschlüsse koppeln und Ventile öffnen – anschließend laufen alle Servicefunktionen automatisch ab, verspricht Hella Nussbaum Solutions.
Den Produktinformationen zufolge verfügt das „Husky 150“ über ein Farbdisplay und eine integrierter USB-Schnittstelle, mit der sich Updates der Gerätesoftware, der Fahrzeugdatenbank oder von Kundendaten auf simple Weise erledigen lassen sollen. Optional lässt sich das Gerät mit der Funktion „Lecksuche über Formiergasanschluss“ ausrüsten. ◄

SNAP-ON
www.snapon-equipment.de/
So neu, dass es noch gar keine „offiziellen“ Geräteinformationen und -fotos gibt, ist die neue Truck-Servicestation von Snap-on Equipment. Nach Unternehmensangaben basieren die neuen „KoolKare QTech III“-Modelle auf den bewährten Vorgängermodellen. Zu den Verbesserungen gehören – neben dem neuen Design – unter anderem elektronisch gesteuerte Ventile anstelle manueller Handabsperrventile, ein hochauflösendes 5-Zoll-Farbdisplay, welches die Gerätebedienung nochmals vereinfachen soll, und der vergrößerte interne, aber nun von außen zugängliche Filtertrockner. Neu sind auch hermetisch verschlossene, wiederbefüllbare Öl- und Kontrastmittelbehälter. Für Software-Updates gibt es ab sofort eine praktische USB-Schnittstelle. Bei den „QTech III Pro“ genannten Topmodellen gibt es weitere Extras wie größere Armaturen, die Dichtigkeitsprüfung mittels Stickstoff oder Formiergas, die „KoolKlean“-Innenraumdesinfektion sowie die Möglichkeit, ein externes Kältemittelidentifizierungsgerät anzuschließen. ◄

mittelfüllmenge auswählen und den Startknopf drücken – einfacher lässt sich ein „normaler“ Klimaservice kaum erledigen. Bei solchen Vollautomaten gehören Ausstattungsdetails wie Folientastatur, Grafikdisplay, Protokolldrucker und eine Füllmengendatenbank mittlerweile ebenso zur Serienausstattung wie hermetisch geschlossene Systeme für das Kältemittelöl- und UV-Kontrastmittelmanagement.

Während sich die Klimaanlagen von Transportern und Lkw auch mit „Pkw-Geräten“ warten lassen, benötigen Busse aufgrund ihres deutlich voluminöseren Kältemittelkreislaufs jedoch entsprechend leistungsfähigere Servicestationen. Solche speziellen Bus-Geräte verfügen üblicherweise über größere Kältemitteltanks, spezielle Füllpumpen, um das Kältemittel in flüssiger Form einzubringen – und bei Bedarf auch „flüssig nachzudrücken“. Mit gasförmigem Kältemittel würde das Füllen deutlich länger dauern, was die sowieso schon ungeliebten Stillstandzeiten bei Bussen noch einmal erhöhen würde. Weitere Ausstattungsdetails sind vielfach auch leistungsfähigere Vakuumpumpen sowie zusätzliche Heizbänder, um ein schnelles, konstantes Füllen in gasförmigem Zustand sicherzustellen. ◄

SCHNELL, SPARSAM, UMWELTSCHONEND

Patentierte Technik senkt Klimaservice-Emissionen auf nahezu Null

HERSTELLER-FREIGABE
Von führenden Fahrzeugherstellern zertifiziert

Speziell für Busse
ASC 3000

Innenraum-reinigung
Ozongenerator

Klimateile in Herstellerqualität
Originalersetzende Teile

Lecksuche mit Stickstoff
Stickstoff-Druckminderer

ECO
ecologically friendly

Vollautomatisches Klimaservicegerät

→ Klimaservice ohne Kältemittelverlust
→ Nahezu 0 % Service-Emission durch effektives Absaugkonzept und patentierten Altöl-Behälter
→ Perfekt als Diagnosegerät
→ **Bei Verwendung des zusätzlichen Hybrid-Spülkits auch geeignet für Hybridfahrzeuge aller Hersteller**

Ab 3.995,– €

Jetzt Katalog anfordern
Hotline: 02572 879-139

www.airconservice.de

WAECO
by Dometic GROUP

TEXA

www.texa.com

Ein bereits bewährtes Lkw- und Bus-Klimawartungsstation ist das Modell „Konfort 760R Bus“ von Texa. Mit seinem 30-Liter-Tank, dem 21-ccm-Kompressor und einer zweistufigen Vakuumpumpe soll das italienische Designergerät auch vor großen Kältemittelkreisläufen nicht „zurückschrecken“. Zu den Ausstattungsfeatures gehören unter anderem ein leuchtstarkes TFT-Farbdisplay mit leicht verständlicher Bildsprache, eine automatische Kontrolle der Füllgenauigkeit sowie hermetisch geschlossene Öl- und Kontrastmittelbehälter mit automatischer Behältererkennung.

Laut Texa soll das „Konfort 760R Bus“ eine Recyclingrate von über 95 Prozent ermöglichen und die Gerätewartung selbständig überwachen. Zudem biete das Gerät serienmäßig eine zeitgesteuerte Öl- und Kontrastmittel-Einspritzung, eine automatische Leckerkennung sowie eine elektronische Kältemittelwaage mit automatischer Überwachung und eine manuelle Waagenverriegelung, um das Gerät sicher transportieren zu können. ◄

WAECO

www.dometic-waeco.de, www.airconservice.de

Der wirtschaftliche, möglichst verlustfreie und umweltfreundliche Umgang mit dem Kältemittel sowie eine hohe Füllgenauigkeit standen bei den vollautomatischen Servicestationen der „Low Emission“-Baureihe von Waeco im Fokus der Entwickler. Nach eigenem Bekunden konnten sie dank eines ausgeklügelten Gerätekonzepts die Verlustrate auf nahezu 0 Gramm senken. Das „Geheimnis“ dabei ist, dass sich die emissionsrelevanten Komponenten im Recycling-Kreislauf befinden. Zudem habe man ein spezielles Verfahren zum Austreiben des Kältemittels aus dem abgesaugten Altöl entwickelt.

Während sich das Modell „ASC 2500 Low Emission“ für den gemischten Fuhrpark eignet, ist das „ASC 3000“ für große Kältemittelkreisläufe gedacht. Die 3000er-Modelle verfügen laut Anbieter über die bewährten Ausstattungsdetails der „ASC“-Familie und bieten darüber hinaus längere Serviceschläuche, einen 30 Kilogramm fassenden Kältemitteltank, eine zweistufige Vakuumpumpe sowie eine leistungsstarke Flüssigkeitspumpe. ◄

WÜRTH ONLINE WORLD (WOW!)

www.wow-portal.com

Speziell für den Klimaservice an Lkw und Bussen hat Würth Online World (WOW) drei Geräte im Angebot: das mobile „Coolius 1000“, das „Coolius 4000HP“ sowie das neue „WAC 2000 R134a“. Bei letzterem handelt es sich um einen Vollautomaten, zu dessen Standardausstattung vier Ölbehälter gehören, so dass „Mischbetriebe“ laut WOW auch sämtliche Hybrid- und Elektrofahrzeuge mit Klimaanlage warten können.

Speziell für Busse beziehungsweise Fahrzeuge mit sehr großem Kältemittelkreislauf soll sich das „Coolius 4000HP“ eignen. Mit einem 40-kg-Kältemitteltank, einer Kältemittel-Flüssigkeitspumpe mit einer Absaugleistung von 1.000 g/min (flüssig), einer zweistufigen Vakuumpumpe mit automatischer Dichtigkeitskontrollfunktion sowie einer 400 Watt starken Kältemittelflaschenheizung ausgestattet, soll auch dieses Gerät einen komfortablen Nutzfahrzeug-Klimaservice erlauben. ◄

THERMOMANAGEMENT FÜR NKW UND TRANSPORTER

Druckfrisch: Seit Anfang März 2014 ist der neue Thermomanagement-Katalog 2014/2015 für Nutzfahrzeuge und Transporter von Behr Hella Service über den jeweiligen Handelspartner oder direkt bei Hella in Lippstadt erhältlich. (Foto: Hella/Behr Hella Service)

Seit kurzem liegt der neue Behr Hella Service Thermomanagement-Katalog 2014/2015 für Nutzfahrzeuge und Transporter druckfrisch und umfangreich aktualisiert beim autorisierten Teilegroßhandel auf. Der Katalog enthält unter anderem Informationen zu fahrzeugspezifischen Ersatzteilen sowie Universalteilen für die Fahrzeugklimatisierung, die Motorkühlung sowie Kältemittelöle für Klimaanlagen. Darüber hinaus wurde die aktuelle Ausgabe um zahlreiche neue Kühlmittelpumpen und Kühlmittelpumpen-Kits für Transporter erweitert. Insgesamt erfasst der Katalog nach Unternehmensangaben 34 Fahrzeugmarken und über 500 Fahrzeugmodelle inklusive der jeweiligen Karosserievarianten.

Zur einfachen Handhabung sind alle im Vergleich zum bisherigen Katalog neu hinzugekommenen Teile sowie alle Löschungen und Ersetzungen in einer Übersicht hervorgehoben aufgeführt. Speziell entworfene Symbole sollen dem Suchenden das Verständnis der verschiedenen Produktmerkmale erleichtern und ein schnelles Auffinden des benötigten Ersatz- oder Universalteils gewährleisten. Außerdem gibt der Katalog präzise an, ob die herausgesuchte Komponente – Kondensator, Verdampfer oder Innenraumgebläse – jeweils mit Filter-Trockner, Expansionsventil oder Gebläseregler ausgerüstet ist.

Der Thermomanagement-Katalog 2014/2015 deckt die Sprachen Deutsch, Englisch, Französisch, Spanisch, Italienisch, Niederländisch, Türkisch, Polnisch und Russisch ab und ist über den jeweiligen Handelspartner oder direkt von Hella in Lippstadt zu beziehen. kk◄

www.behrhellaservice.com, www.hella.com

(R)Evolutionär: Die Dachklimaanlage „CoolAir RT 880“ von Waeco ist eine Weiterentwicklung in der bewährten CoolAir-Reihe. Sie bietet neben einem leistungsstarken Kompressor und einem wartungsfreien Kältemittelkreislauf ein nochmals verbessertes Montagekonzept. (Fotos: Waeco)

VERBESSERTES MONTAGEKONZEPT

Die Dachklimaanlage „CoolAir RT 880“ von Waeco ist nach Unternehmensangaben die logische Weiterentwicklung der CoolAir-Reihe. Die als „Evolution“ der bewährten CoolAir-Geräte bezeichnete „CoolAir RT 880“ bietet jetzt neben einem leistungsstärkeren Kompressor und einem komplett wartungsfreien Kältemittelkreislauf ein nochmals verbessertes Montagekonzept mit maßgeschneiderten Installations-Kits für die gängigsten Lkw-Modelle. Ab sofort gibt es außerdem auch eine Sonderversion für die Fahrerkabine des Iveco Stralis, dessen Dach eine Neigung von steilen 12 Grad aufweist. Für die „Exoten“ unter den Trucks gibt es universelle Montagesätze, die jedes Modell zur „perfekt klimatisierten Wohlfühlzone“ machen sollen.

Als „ultrakompakte“ Anlage konzipiert, bietet die „CoolAir RT 880“ noch einen weiteren, Vorteil: Da all ihre Komponenten in einem Gehäuse integriert sind, verkürzt sich die Einbauzeit erheblich und macht zudem Wartungsarbeiten überflüssig. Denn das System arbeitet in sich geschlossen und ist hermetisch dicht. „Somit muss zum Beispiel niemals Kältemittel nachgefüllt werden“, erklären die Klimatechnikexperten aus Emsdetten.

Das neue Design der Lkw-Standklimaanlage steht nach Unternehmensangaben für eine klare und funktionale Formensprache. Die Aufdachanlage ist aufgrund ihres einteiligen, schlanken Looks noch eleganter und dynamischer geworden, was vor allem den Luftwiderstandsbeiwert verbessern und damit die Betriebskosten senken soll. Die Oberschale der Anlage soll sich nachträglich problemlos in jedem gewünschten Design lackieren lassen .

Das frische Design setzt sich im Inneren fort: Das Bedienteil am Kabinenhimmel ist klar strukturiert, das Display zeigt jetzt blaue Werte und die einzelnen Bediensymbole sind selbsterklärend und noch übersichtlicher als bisher. Die hochwertigen Materialien und Oberflächen sollen für ein echtes Wohlfühlambiente im „Wohn- und Arbeitszimmer“ des Truckers sorgen.

Dazu soll auch die bewährte Technik der Anlage beitragen, die nun eine höhere Kühlleistung liefern, sondern darüber hinaus besonders sparsam und effizient mit der vorhandenen Batteriekapazität des Fahrzeugs umgehen soll. Laut Waeco ist die „CoolAir RT 880“ uneingeschränkt für alle ADR-Fahrzeugklassen geeignet, e-zertifiziert und bequem vom Bett aus per komfortabler Fernbedienung zu steuern. kk◂

www.dometic-waeco.de/coolair

PERMANENTER PROGRAMMAUSBAU

Klimaanlagen-Ersatzteile für Nutz- und Agrarfahrzeuge in OE-Qualität bilden einen wesentlichen Teil des Angebots der Marke „AVA Quality Cooling“. Nach eigenem Bekunden wächst das Nutzfahrzeug-Sortiment derzeit monatlich um etwa zehn neue Artikel, wobei der Schwerpunkt auf Klima-Kondensatoren und -Kompressoren liegt. Darüber hinaus gibt es noch ein breites Angebot qualitativ hochwertigen Motor- und Ladeluftkühlern für Lkw. kk◂

www.ava.eu

NEU!

Multimarkendiagnose in Perfektion.

Das nach Militärstandarts gefertigte Anzeigegerät **AXONE 4** und die dazugehörige Diagnoseschnittstelle der Zukunft **Navigator TXTs** lassen keine Wünsche mehr offen.

Fahrzeugsystemdiagnose

Servicerücksetzung

Sonderparametrierung von ABS- und EBS-Anlagen

Technische Informationen und Schaltpläne

Datenbank behobene Fehler

www.texadeutschland.com

TEXA

WECHSELSPIELE

Standzeiten vermeiden, heißt die Devise im Nutzfahrzeugreparaturgeschäft. Mit dem Service „Fliegender Wechsel" können die Antriebstechnikspezialisten von ZF Services die Standzeiten von Lkw und Bussen bei Getriebedefekten minimieren.

Mobil bleiben: Mit dem Service „Fliegender Wechsel" will ZF Services Lkw und Busse mit Getriebeschaden schnellstmöglich wieder zurück auf die Straße bringen. (Foto: Kuss)

Je weiter der Wettbewerbs- und Kostendruck in der Transportbranche steigt, umso wichtiger werden effiziente, professionelle Wartungs- und Reparaturleistungen, sagen die Aftermarktspezialisten von ZF Services. Das Ziel von Flottenbetreibern: havarierte Fahrzeuge möglichst schnell wieder einsatzbereit zu machen und sie zurück auf die Straße bringen. ZF Services, der Aftersales-Organisation der ZF Friedrichshafen AG, hat hierfür ein spezielles Dienstleistungskonzept entwickelt. Ein Teil davon ist der „Fliegende Wechsel", der insbesondere bei Getriebedefekten an Lkw und Bussen helfen soll, die Ausfallzeiten auf ein Minimum zu drücken. Dazu hat sich der Aftermarktspezialist in Sachen Nkw-Getriebe gut aufgestellt: Den Vor-Ort-Service „Fliegender Wechsel" mit hochwertigen Ersatzteilen gibt es bundesweit in 20 Servicestellen von ZF Services.

BINNEN 24 STUNDEN BEREIT

Gerade bei Lkw und Bussen ist es vielfach erforderlich, dass das defekte Fahrzeug extrem rasch wieder zum Laufen gebracht werden muss, damit es seine Aufgabe erfüllen kann. Für Nutzfahrzeuge mit einem ZF-Getriebe ist dies normalerweise kein Problem, versprechen die Getriebeexperten von ZF Services. Denn mit dem Serviceangebot „Fliegender Wechsel" haben man ein maßgeschneidertes Komplettpaket für Nkw-Getriebe im Köcher. Dieses bietet Austauschgetriebe in Erstausrüsterqualität mit einem schnellen Vor-Ort-Service – auf Wunsch sogar inklusive dem Ausbau des defekten und dem Einbau des „neuen" Getriebes direkt beim Kunden im Betrieb oder bei der beauftragten Nutzfahrzeug-Reparaturwerkstatt.

Und da Zeit im Transportgewerbe bekanntlich Geld ist, verspricht ZF Services für das weit verbreitete ZF-Ecosplit III-Standardgetriebe mit und ohne Intarder eine 24-Stunden-Verfügbarkeit. Obschon es dieses „Volumengetriebe" in mehr als 1.700 Varianten gibt, können die Instandsetzungsspezialisten in den 20 Servicestellen das gewünschte Getriebe laut ZF Services aus modularen Baugruppen innerhalb kürzester Zeit individuell zusammensetzen. „Damit ist sichergestellt, dass selbst Tauschgetriebe aus Kleinserien über den „Fliegenden Wechsel" sehr schnell bereit stehen – und dies in Erstausrüsterqualität", versprechen die Verantwortlichen des Aftersales-Spezialisten.

KUNDENGERECHTE DIENSTLEISTUNGEN

Zum Aufgabenfeld „Service und Reparatur" zählt unter anderem die Instandsetzung von Getrieben nach dem neuesten Stand der Technik. Darüber hinaus ist jedoch auch eine zeitwertgerechte Reparatur möglich, die sich insbesondere bei älteren Fahrzeugen rechne: Mit Blick auf den aktuellen Fahrzeugwert setzen die Experten das Getriebe gemäß Kundenwunsch instand. Eine weitere Kompetenz von ZF Services ist das ressourcenschonende Aufarbeiten gebrauchter Getriebe. Eine Lösung, welche nach eigenem Bekunden bei gewerblichen Kunden aus Zeit- und Kostenaspekten immer beliebter wird.

Doch der „Fliegende Wechsel" ist nur ein Serviceangebot aus dem Portfolio von ZF Services. Dieses reicht von der Präventivüberholung über die Um- und Nachrüstung, die Reparatur und Aufarbeitung sowie ZF-Austauschteilen bis hin zu Schulungen und Beratungen sowie variablen Servicepaketen inklusive Life-Cycle-Cost-Verträgen. Zielgruppe hierfür sind Flotten- und Fuhrparkmanager, welche die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ihrer Fahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus sichern und dadurch das Geschäftsergebnis verbessern wollen. kk◂

www.zf.com

Stückwerk: In den 20 Servicestützpunkten von ZF Services können die Getriebespezialisten aus modularen Baugruppen mehr als 1.700 Varianten des ZF-Ecosplit III-Getriebes zusammensetzen. (Fotos: ZF)

Beim „Fliegenden Wechsel" erfolgt die Reparatur der Getriebe nach dem neuesten Stand der Technik. Alternativ bietet ZF Services eine zeitwertgerechte Reparatur an, die sich insbesondere bei älteren Fahrzeugen rechnet.

Vibrationskiller: Torsionsschwingungsdämpfer (TSD) übernehmen im Antriebssystem eine zentrale Funktion. Sie dämpfen schädliche Vibrationen der Kurbelwelle und schonen dadurch den Antriebsriemen und die Nebenaggregate. Das TSD-Sortiment von ContiTech beinhaltet auch passende Komponenten für Transporter.
(Foto: ContiTech)

GEDÄMPFTER SCHWUNG

Der an der Kurbelwellenstirnseite verbaute Torsionsschwingungsdämpfer (TSD) erfüllt eine wichtige Aufgabe im Antriebssystem: Er dämpft die Vibrationen und Drehunförmigkeiten der Kurbelwelle und schont dadurch sowohl den Antriebsriemen als auch die damit angetriebenen Aggregate, etwa den Generator, die Lenkhelfpumpe oder den Klimakompressor. Bei einem so genannten entkoppelten Torsionsschwingungsdämpfer wird zudem zusätzlich der Riementrieb der Nebenaggregate entkoppelt.

„Fällt der TSD aus, werden die durch Drehungleichförmigkeiten der Kurbelwelle auftretenden Resonanzschwingungen nicht mehr getilgt. Das führt zu Schäden sowohl am Riemen als auch an den angetriebenen Nebenaggregaten“, warnt Markus Pirsch, Leiter Marketing Service im Automotive Aftermarket der ContiTech Power Transmission Group. Werkstätten sollten deshalb die Riemenscheiben bei jeder Wartung auf Risse, Verformungen und Korrosionsspuren prüfen, empfiehlt der Experte. „Bereits vorhandene Schäden sind allerdings nicht immer offensichtlich. Da sie aber sehr wohl das Laufverhalten des Motors beeinträchtigen können, ist grundsätzlich ein Wechsel des Torsionsschwingungsdämpfers alle 120.000 Kilometer sinnvoll“, rät Pirsch.

Als Antriebstechnikspezialist bietet ContiTech ein umfangreiches Sortiment an Torsionsschwingungsdämpfern, sowohl für Pkw als auch für zahlreiche leichte Nutzfahrzeuge wie Transporter. Nach eigenem Bekunden finden sich im Angebot passende Komponenten für den Mercedes-Benz Sprinter, den Ford Transit, den Citroën Jumper, den Peugeot Boxer und den Fiat Ducato. Die Riemenscheiben sind laut ContiTech optimal auf die Antriebsriemen aus dem eigenen Haus abgestimmt.

Detaillierte Informationen zu den einzelnen Artikeln finden die Interessierte online im Product Information Center (PIC) des Hannoveraner Antriebstechnikspezialisten unter www.contitech.de/pic. kk◂

www.contitech.de

SCHÖN IN SCHWUNG BLEIBEN

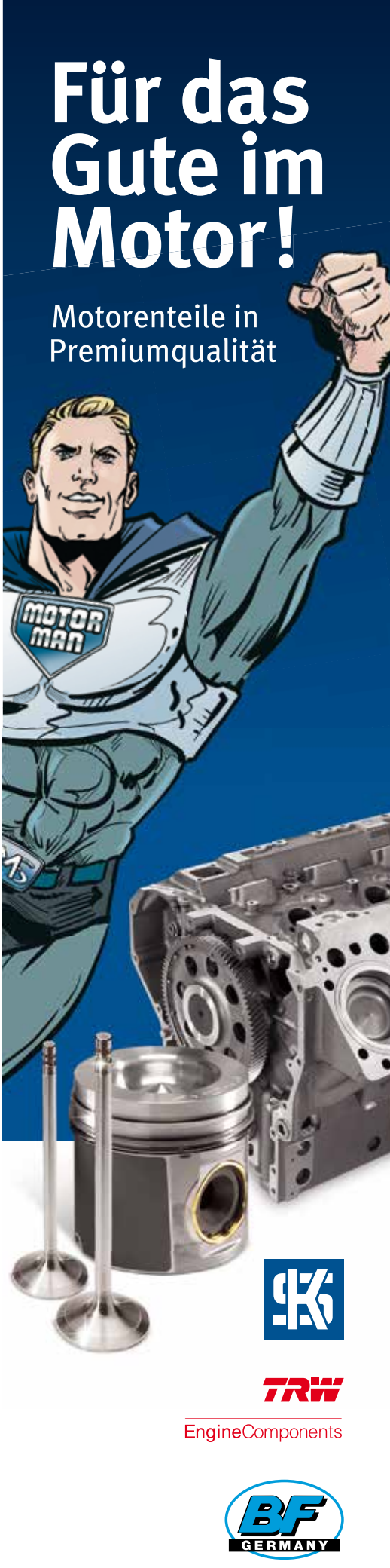
Schwungvoll: Unter seiner Marke „DT Spare Parts“ bietet Nutzfahrzeugteile-Spezialist DT Diesel Technic neben Schwungrädern auch alle passenden Zahnkränze, Laufringe, Kugellager, Anlasserritzel sowie Schwungradgehäuse für gängige Lkw und Busse.

Das Schwungrad spielt im Antriebsstrang eine wichtige Rolle: Es stellt die Verbindung zwischen Motor, Kupplung und Getriebe her und ist zudem für die Laufruhe des Motor verantwortlich. Das Schwungrad nimmt die Kupplung auf – beide zusammen ergeben die Schwungmasse des Motors. „Durch die Drehbewegung der Kurbelwelle kann die Schwungmasse Bewegungsenergie speichern. Aufgrund seiner Massenträgheit dreht sich diese auch dann weiter, wenn der Motor keine Antriebsenergie liefert“, erklären die Antriebstechnikfachleute von DT Diesel Technic.

Der Kirchdorfer Nutzfahrzeugteile-Spezialist bietet mit seiner Marke „DT Spare Parts“ ein umfassendes Sortiment an Schwungrädern, passenden Zahnkränzen, Laufringen, Kugellagern, Anlasserritzeln sowie Schwungradgehäusen für die gängigsten Lkw- und Bus-Modelle. „Die Zähne der „DT Spare Parts“-Zahnkränze erfahren mit einem Härten und anschließendem Anlassen eine spezielle Wärmebehandlung, was eine lange Lebensdauer garantiert. Damit das Starterritzel leichter einspuren kann, werden in vielen Fällen die Zähne mit einer Einlaufschräge versehen“, erklären die Fachleute von DT Diesel Technic. Innerhalb ihres Antriebstechnik-Programms bieten die Kirchdorfer auch Kupplungszylinder für Lkw und Busse. „Kupplungszylinder sind hydraulische Geberzylinder. Kombiniert mit einem Ausgleichsbehälter für die Hydraulikflüssigkeit übertragen sie die Kraft des Kupplungspedals auf die nachgelagerten Komponenten des hydraulischen Kupplungsbetätigungssystems.

„Bei Fahrzeugen mit automatisiertem Schaltgetriebe oder Automatikgetriebe sind diese Kupplungszylinder zusätzlich mit Schaltpunkt- und Wegsensoren ausgestattet“, berichten die Fachleute von DT. Das „DT Spare Parts“-Sortiment umfasst neben Kupplungszylindern auch Reparatursätze sowie gängige Kupplungsservos und die dazugehörigen Schlauchleitungen. kk◂

www.dieseltechnic.com



SKF

TRW
EngineComponents

BF GERMANY

www.ms-motor-service.de

SCHWUNGHAFT

Bei Kupplungsreparaturen gilt es, immer auch einen prüfenden Blick auf das Schwungrad zu werfen. Ist es verschlissen, ist Austauschen angesagt. Dabei gibt es einige wichtige Dinge zu beachten, sagen die Spezialisten von Febi Bilsteins „Truck Division".

Unscheinbar, aber wichtig: Bei Dieselmotoren mit elektronisch gesteuertem Einspritzsystem trägt das Schwungrad spezielle Markierungen für die Geber von Motordrehzahl und Kurbelwellenposition. Diese müssen unbedingt auch am Ersatzschwungrad vorhanden sein. (Fotos: Febi)

Dicht oder nicht: Wer beim Einbau eines Teflon-(PTFE)-Wellendichtrings die Montagevorschriften ignoriert, riskiert unnötig Reklamationen.

VON KLAUS KUSS

Obgleich es sich beim Schwungrad – salopp gesagt – lediglich um eine gezahnte Scheibe aus Stahl handelt, erfüllt es wichtige Aufgaben – und unterliegt einem gewissen Verschleiß. Schon aus diesem Grund sollte der Werkstattfachmann bei einem Kupplungs- oder Anlassertausch immer auch dem Schwungrad einen prüfenden Blick schenken: Weist die Reibfläche Hitzeflecken, Riefen oder gar Risse auf oder ist der Zahnkranz beschädigt, muss das Schwungrad in jeden Fall getauscht werden, raten die Antriebstechnikspezialisten von Febi Bilsteins „Truck Division".

AUF MARKIERUNGEN ACHTEN

Zwar gehört der Schwungradwechsel zum „Kleinen Einmaleins" eines versierten Nutzfahrzeug-Fachmanns, doch den Fachleuten der „Truck Divison" zufolge gibt es auch bei dieser klassischen Routinearbeit einige wichtige Details zu beachten. Beispielsweise verfügen die Schwungräder moderner Nutzfahrzeug-Dieselmotoren über spezielle Markierungen (Bohrungen, Kerben, Stifte, etc.), welche zur exakten Steuerung des elektronischen Einspritzsystems notwendig sind. Über diese Markierungen „lesen" nämlich die Positions- und Drehzahlgeber der elektronischen Einspritzung (EDC = Electronic Diesel Control) die Kurbelwellenposition und die Motordrehzahl ab. „Aus diesen Werten errechnet das Steuergerät der EDC den korrekten Einspritzzeitpunkt und die einzuspritzende Kraftstoffmenge", erklären die Spezialisten der in Ennepetal beheimateten „Truck Division". Den Fachleuten zufolge sind solche Markierungen auf dem Schwungrad bei Fahrzeugen ab Euro II üblich.

Bei einem Schwungradtausch müsse der Monteur aber nicht nur auf die richtige Position, sondern auch auf die richtige Anzahl dieser „EDC-Markierungen" achten. Darüber hinaus gibt es den Ennepetaler NKW-Spezialisten zufolge weitere Besonderheiten, etwa bei Fahrzeugen der Marke Scania: Laut Sascha Keller, Produktmanager NKW bei Febi Bilstein, sind sämtliche Schwungräder bis auf die EDC-Bohrungen absolut identisch. „Damit ist es leider möglich, problemlos ein falsches Schwungrad zu montieren. Der Monteur sollte deshalb schon beim Bestellen sorgfältig vorgehen und das motorspezifische Schwungrad anhand der vorliegenden Fahrzeugdaten ermitteln", rät der Fachmann. Seien nämlich Kupplung und Getriebe erst einmal wieder verbaut, könne es beim Versuch, den Motor zu starten, ein „böses Erwachen" geben. „Wurde das falsche Schwungrad eingebaut, fehlt das korrekte Motordrehzahlsignal und der Motor springt gar nicht erst an", weiß Keller.

ACHTUNG: TEFLON-WELLENDICHTRINGE

Doch nicht nur die Einspritz- sondern auch die Dichttechnik hat sich über die Jahre verändert. Soll heißen: auch für den Austausch des Kurbelwellendichtrings gibt es neue Spielregeln. Dieser sollte nämlich den Spezialisten der „Truck Division" zufolge bei jedem Schwungradwechsel immer mit ersetzt werden, um späteren Undichtigkeiten vorzubeugen. Doch mittlerweile haben Teflon-(PTFE)-Wellendichtringe den herkömmlichen „Simmerringen" den Rang abgelaufen. „Um die Teflon-Dichtlippe beim Einbau nicht zu beschädigen, muss der Wellendichtring immer mit der beiliegenden Montagehilfe über die Kurbelwelle in seinen Sitz geschoben werden", erklärt Produktspezialist Keller. Allerdings dürfe der Mechaniker beim Einsetzen weder Fett noch Öl verwenden. „Die PTFE-Dichtlippe und die Oberfläche der Welle müssen trocken sein", warnt Keller. Zudem dürfe der Monteur den Motor nicht sofort starten, da der Wellendichtring vom Einbau her noch geweitet ist und sich erst setzen muss. Laut Febi Bilstein ist eine Setzzeit von vier Stunden einzuhalten. ◄

www.febi.com, www.trucks.febi-parts.com

... und wenn es tropft,
LECWEC
für alle Ölsorten und alle Ölsysteme
www.qmi.de

EINFACH SPANNEND

Dauerläufer: Automatischen Spannrollen und Spannvorrichtungen bewirken, dass bei den Riementrieben moderner Nutzfahrzeugmotoren problemlos sechsstellige Kilometerlaufleistungen möglich sind. Beim turnusmäßigen Wechsel sollte man daher auf die Qualität der Ersatzkomponenten achten, empfehlen die Nutzfahrzeugteile-Spezialisten von PE Automotive. (Foto: PE)

„Auf den ersten Blick sind Ersatzteile rund um die Keilriemenspannvorrichtung unscheinbar – unbeachtet können sie jedoch kostspielige Reparaturen verursachen", warnen die Motorspezialisten von PE Automotive. Denn die Aufgabe des Riementriebs bestehe darin, das Drehmoment der Kurbelwelle mit möglichst geringem Energieverlust auf Nebenaggregate wie Generator, Kühlmittelpumpe, Klimakompressor, Lenkhelfpumpe, Luftpresser und Hydraulikpumpe zu übertragen. Deshalb sollte der Werkstattfachmann beim Service immer einen prüfenden Blick auf den Riementrieb werfen.

War es noch vor wenigen Jahren nötig, die Keilriemenspannung regelmäßig zu prüfen und gegebenenfalls nachzujustieren, so erfüllen in modernen Riementrieben automatische Spannvorrichtungen diese wichtige Aufgabe. Das gewährleistet stets die richtige Spannung des Antriebsriemens und beugt einem frühzeitigen Ausfall. Zudem unterstützen automatische Spannrollen das Bestreben der NKW-Hersteller nach langen Wartungsintervallen. „Automatische Spannrollen und Spannvorrichtungen bewirken, dass moderne Riementriebe sechsstellige Kilometerlaufleistungen erreichen. Dies gilt auch für Ersatzteile", so die Fachleute von PE.

Damit dies auch nach dem turnusgemäßen Austausch von Riementriebskomponenten oder nach Reparaturen am Riementrieb gewährleistet ist, empfehlen die Experten des Ennepetaler Nutzfahrzeugteile-Spezialisten, bei den Ersatzteilen auf Qualität zu achten – und diese nach Herstellervorschrift zu montieren. „Einem vorzeitigen Ausfall beugt man durch die richtige Riemenspannung vor", wissen die Spezialisten. Unter den nach eigenem Bekunden über 14.180 von PE angebotenen Ersatzteilen befinden sich auch Produkte wie Riemenspanner, Spannrollen, Keilrippenriemen, Lenkhelfpumpen und Kühlmittelpumpen, die „höchsten Ansprüchen an Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit" standhalten, verspricht PE Automotive. kk◂

www.pe.de

KUPPELN AUF FRANZÖSISCH

Kupplungssysteme für Lkw und Busse sowie für Agrar-Fahrzeuge gehören zum Portfolio des Zulieferers Valeo. Nach eigenem Bekunden beträgt der Marktanteil im OE-Geschäft rund 50 Prozent. „Damit fährt jeder zweite Lkw ab Werk mit einer Original Valeo-Kupplung", berichtet Carsten Schneider, als Trade Marketer Truck bei Valeo Service Deutschland unter anderem auch für das Aftermarktgeschäft zuständig.

Aufgrund des langjährigen Kupplungs-Know-hows ist Valeo nach eigenem Bekunden ein gefragter Entwicklungspartner der Nutzfahrzeugindustrie. Doch bevor neue Kupplungsprodukte „ans Band" gelangten, testeten diese die Entwickler auf der hauseigenen Teststrecke auf Herz und Nieren. Und um ihre Langlebigkeit und Zuverlässigkeit zu beweisen, müssen die Kupplungen über zwei Millionen Testzyklen bestehen. Bei der Fertigung der Reibbeläge setzt Valeo nach eigenem Bekunden ein umweltfreundliches Wasserverfahren ein. Sie sollen nicht nur ein um zehn Prozent besseres „Rubbelverhalten" als herkömmliche Reibbeläge bieten, sondern auch bei Temperaturen über 450 °C nur ein geringeres Fading zeigen. Bei den Kupplungsdämpfern reicht die Palette von der Standardtechnologie bis hin zu Dämpfern mit geringer Steifigkeit und integrierter Antischlupf-Funktion, um auch anspruchsvolle Busanwendungen bedienen zu können.

Vielseitig: Nach eigenem Bekunden kann Zulieferer Valeo mit seinem Kupplungssortiment im Aftermarkt rund 95 Prozent des europäischen Fuhrparks abdecken. Die Kupplungen für den Ersatzmarkt werden gemäß den OE-Kriterien hergestellt. (Foto: Valeo)

Nach Unternehmensangaben werden auch die Aftermarktkupplungen nach OE-Spezifikationen gefertigt. Das soll sicherstellen, dass sie sich passgenau und unkompliziert einbauen lassen. Im Aftermarkt könne Valeo unter anderem für den Actros, Axor und Atego von Mercedes-Benz, für die TGA, TGS und TGX von MAN, die P-, G-, R- und T-Serie von Scania, die Eurocargo- und Stralis-Typen von Iveco, für die FH-Bauserie von Volvo sowie für die Magnum-, Midlum- und Premium-Modelle von Renault passende Ersatzkupplungen liefern, so Schneider. Derzeit betrage die Abdeckungsrate rund 95 Prozent des europäischen NKW-Markts. kk◂

www.valeo.com

AVL DITEST

Kompakt und handlich:
Abgasmesstechnik.

AVL DITEST
MDS 305

Die komfortabelste und schnellste Lösung für Abgasuntersuchungen in der NKW-Werkstatt

AVL DiTEST GmbH
Würzburger Straße 152, 90766 Fürth, DEUTSCHLAND
Tel.: +49 911 47 57-540, Fax: +49 911 47 57-477
www.avlditest.com

FUTURE SOLUTIONS FOR TODAY

MEHR KUPPLUNGSKOMPETENZ

Sortiment erweitert: Ab sofort ergänzen Kupplungssysteme der Marke „LuK" das Aftermarktangebot von Europart. (Foto: LuK)

„Die Aufnahme der Produktmarke „LuK" ist eine wichtige Ergänzung für unser europaweites Kupplungsgeschäft", kommentiert Ralf Maurer, Commercial Director bei Europart, die Kooperation mit Schaeffler Automotive Aftermarket. (Foto: Europart)

Künftig will der Nutzfahrzeugteile-Spezialist Europart enger mit Schaeffler Automotive Aftermarket im Kupplungssegment zusammenarbeiten. Dazu haben die beiden Aftermarktspezialisten jüngst eine Kooperation initiiert, welche die Produkte der Schaeffler-Marke „LUK" umfasst. Nach eigenem Bekunden will der Nfz-Teilegroßhändler mit einer weiteren bekannten Herstellermarke seine Kupplungskompetenz und sein Ersatzteilsortiment ausbauen. Die Zusammenarbeit der beiden Unternehmen soll dabei europaweit erfolgen, heißt es dazu in einer aktuellen Presseinformation.

Ralf Maurer, Commercial Director bei Europart, sieht in der Kooperation mit Schaeffler Automotive Aftermarket ein großes Wachstumspotenzial: „Die Aufnahme der Produktmarke „LuK" ist eine wichtige Ergänzung für unser europaweites Kupplungsgeschäft. Wir werden dadurch fortan noch besser zusätzliche Kundensegmente bedienen können." Stefan Knaack, Vice President Westeuropa von Schaeffler Automotive Aftermarket, ergänzt: „Europart ist für uns ein idealer Partner, um unsere Präsenz im europäischen Nutzfahrzeug-Aftermarket nochmals deutlich zu erweitern."

Verkaufsstart der „LuK"-Kupplungssysteme in den Niederlassungen des Teile-Händlers war am 1. März. Für die Einführungsphase präsentieren Europart und Schaeffler Automotive Aftermarket einen gemeinsamen Vertriebsflyer, welcher auch der aktuellen Ausgabe von Europarts Aktionsbroschüre „Favoriten März/April 2014" beiliegt.

Zu den Kupplungssystemen, die künftig das Sortiment von Europart ergänzen, gehört unter anderem eine Kupplung mit dem von „LuK" kürzlich entwickelten Reibbelag „HD30PLUS", welcher eine um bis zu 30 Prozent längere Haltbarkeit des Kupplungssystems verspricht. Darüber hinaus kann Europart nun mit dem „LuK RepSet SmarTAC" erstmals auch eine Reparaturlösung für selbstnachstellende Kupplungssysteme anbieten. kk◂

www.europart.net

Weitere Berichte zum Thema Transporter und Nutzfahrzeuge lesen Sie unter:
www.nkwpartner.de/news

ANTRIEBSSTRANG AUS EINEM GUSS

Deutsch-amerikanische Freundschaft: Im Mercedes-Benz-Werk Gaggenau laufen Getriebe mit der Bezeichnung „Detroit Transmission 12 Gear", kurz „DT12", für den in Amerika gebauten Freightliner „Cascadia" vom Band. Dies ist Teil der von Daimler Trucks propagierten Modul- und Gleichteilestrategie im Antriebsstrang. (Foto: Daimler)

Im Mercedes-Benz-Werk Gaggenau treibt Daimler Trucks beharrlich die Modul- und Gleichteilestrategie im Bereich Powertrain voran und fertigt dort Getriebe für zahlreiche Konzernmodelle unter dem Motto „Antriebsstrang aus einem Guss". Ein Beispiel dafür ist das Getriebe „Detroit Transmission 12 Gear", kurz „DT12" genannt, welches die Gaggenauer Getriebespezialisten schon seit geraumer Zeit für den in Amerika gebauten Freightliner „Cascadia" fertigen.

Innerhalb der propagierten Modul- und Gleichteilestrategie bietet das Unternehmen nach eigenem Bekunden mit dem „DT12"-Getriebe nun auch auf dem amerikanischen Markt einen integrierten Antriebsstrang an, bei dem Heavy-Duty-Motoren und den eigenen Achsen aus Detroit kommen. Bei den Getrieben handelt es sich nach Unternehmensangaben um die bereits im neuen Actros und im Fuso Super Great bewährten PowerShift-Modelle „G 281-12K" und „G 330-12K", welche für den Einsatz in den US-Trucks nur geringfügig modifiziert wurden.

Mit dem „DT12"-Getriebe aus dem Werk Gaggenau für Freightliner in den USA setzt Daimler Trucks einem Unternehmenssprecher zufolge die Gleichteilestrategie konsequent um und habe damit einen integrierten Heavy-Duty-Antriebsstrang im Programm, welcher in den verschiedenen Konzernmarken weltweit zum Einsatz komme. Dies erhöhe die Qualität, sichere die Rendite und erlaube es, neue Märkte mit einem geringen Aufwand zu erschließen, so der Sprecher. Zudem unterstreiche man damit den eigenen Anspruch, „so global wie möglich, so lokal wie nötig" zu agieren.

Eines der Hauptziele lautete nach Unternehmensangaben, die ursprünglichen Getriebe für diesen Schritt so wenig wie möglich zu ändern. Daran habe ein Projektteam aus deutschen und US-amerikanischen Spezialisten seit 2010 gearbeitet. So habe man lediglich die Getriebesteuerung der Bordspannung von 24 auf 12 Volt anpassen sowie den Abtriebsflansch und die Anschlüsse und Anschraubpunkte an den Gehäusen ändern müssen. Sämtliche „Innereien" des Getriebes blieben indes unberührt.

Anders als in Deutschland werden in Amerika Lkw auch heute noch meist mit manuellen, unsynchronisierten Getrieben ausgestattet. Allerdings steige das Interesse an automatisierten Getrieben wie dem „DT 12" zunehmend, da auch in den USA die ständig steigenden Preise für Dieselkraftstoff den Verbrauch der Trucks immer weiter in den Fokus rückten. Hier könnten die effizienten, gewichtsoptimierten Getriebe aus Gaggenau punkten. Zudem werde es auch für die US-Spediteure zunehmend schwieriger, gut ausgebildete Fahrer zu finden, die mit den vorherrschenden, manuellen Getrieben sparsam und materialschonend umgehen könnten. Bei automatisierten Getrieben sei dies auch für weniger geübte Fahrer möglich, so Daimler Trucks. kk◂

www.daimler.com

Schonend reinigen: Mit dem in 5- und 30-Liter Gebinden erhältlichen Kombireiniger „Solv'n water" von Sata lassen sich Lackierpistolen von allen Wasserbasis- und Lösemittellacken befreien. Die spezielle Rezeptur verhindert Schäden an den empfindlichen „Innereien" der Pistolen. (Foto: Sata)

KOMBIREINIGER FÜR SPRITZPISTOLEN

Um perfekte Lackierergebnisse zu erzielen, ist einerseits ein hochwertiger Lack und andererseits eine ebenso hochwertige Applikationstechnik notwendig. Entscheidend, um auf Dauer gute Ergebnisse zu erzielen, ist den Experten des Lackierpistolenherstellers Sata zufolge das penible Reinigen und Pflegen der Pistole. Ungeeignete oder aggressive Chemikalien können nämlich das empfindliche Innenleben der Pistolen schädigen, warnen die Spezialisten.

Um Lackierpistolen schonend und dennoch gründlich zu reinigen, hat Sata den lösemittelbasierenden Kombireiniger „Solv'n water" entwickelt. Dieser ist nach Unternehmensangaben für Decklackpistolen, mit denen Wasserbasislacke, 2K-Deck- oder 2K-Klarlacke verarbeitet werden, ebenso geeignet, wie für Grundier- und Füllerpistolen. „Das bedeutet für den Lackierbetrieb, dass er für sämtliche Lackierpistolen nur noch einen Reiniger und ein Reinigungsgerät benötigt", so die Fachleute von Sata. Und auch andere lösemittelbeständige Oberflächen sollen sich optimal mit „Solv'n water" von nicht ausgehärteten Lacken befreien lassen. Laut Sata sind die chemischen Komponenten des „Solv'n water" nach einem speziellen Rezept in einer exakt definierten Zusammensetzung gemischt, was nicht nur eine hohe Reinigungswirkung ermögliche, sondern überdies die Lackierpistolen schone. Die umweltgerechte Entsorgung des gebrauchten Reinigers erfolgt laut Sata über den gewohnten Entsorgungsweg – wie bei einer herkömmlichen Verdünnung. kk◂

www.sata.com

Schneller glänzende Ergebnisse: Die „Fluid Dynamic Technology" von Faréclas neuer „G3 Ultra"-Politur kombiniert spezielle Schleifpartikel mit einem neuartigen Emulsions-System, um schneller als mit herkömmlichen Polituren ein Hochglanzfinish zu erreichen. (Fotos: Farécla)

SCHNELLER ZUM HOCHGLANZ

Deutliche Vorteile gegenüber herkömmlichen Lackpolituren in Bezug auf Poliergeschwindigkeit, Handhabung und Prozess-Sicherheit verspricht der französische Lackpolierspezialist Farécla für sein Premium-Poliersystem „G3 Ultra". Dessen „Geheimnis" sei die so genannte „Fluid Dynamic Technology", welche eine neuartige Kombination von ausgewählten Schleifpartikeln mit einem speziellen Emulsions-System sei und mit der sich Hochglanz schneller als bislang erreichen lasse.

Während die Schleifpartikel bei traditionellen Polituren üblicherweise aus Aluminiumoxid bestehen, verwende Farécla Schleifpartikel aus sich auflösenden Schleifkörnern. „Aluminiumoxid ist unter dem Mikroskop felsig und rau, es reibt über die Farboberfläche und trägt die von den Schleifmedien hinterlassenen Schleifmarken ab. Die Schleifpartikel der „G3 Ultra"-Politur dagegen bestehen aus sich auflösenden Schleifkörnern, die sich während des Poliergangs von uneben-felsigen in glatte, marmorähnliche Kugeln verwandeln", erklärt Rob Wilkinson, Technischer Direktor bei Farécla, die Wirkungsweise – wodurch ein hervorragendes Hochglanz-Finish in einem Schritt erreicht werde. Die Emulsion absorbiere dabei die Schleifpartikel, was einen schnellen aber dennoch schonenden Übergang vom Schleifen zum Polieren ergeben soll. Die „Fluid Dynamic Technology" kontrolliere dabei das Auflösen der Schleifpartikel. kk◂

www.farecla.com, www.lack-technik.de

111 Jahre Erfahrung.
Worauf Profis sich verlassen können!

caramba
... das wirkt!

Caramba – hocheffiziente Lösungen für Reinigung, Pflege und Wartung.

- Extrem wirksames Profisortiment für den NFZ-Bereich
- Neue Rezepturen für noch effizientere Arbeitsabläufe
- Beste Qualität – für höchste Ansprüche
- Optimale Bevorratung und konsequent kundenorientierter Service

Seit 111 Jahren. Made in Germany.

Caramba | Reinigung · Pflege · Wartung

www.caramba.eu

ENERGIE SPAREN

Energie wird immer teurer. Die Energieoptimierung gehört daher zu den Hauptaufgaben eines Betriebsinhabers – insbesondere im Karosserie- und Lackgeschäft. Mit maßgeschneiderten Konzepten lassen sich neue und bestehende Lackieranlagen optimieren.

Optimieren möglich: Viele Karosserie- und Lackierbetriebe sind sich gar nicht bewusst, dass der Energieverbrauch im Wesentlichen von Lackierkabine und Trockner abhängen. Viele Anlagen bieten ein großes Potenzial zur Energieoptimierung. (Fotos: Sehon)

Energiesparend: Das Aggregat „SE-Öcotop" mit Wärmerückgewinnung (WRG) ist ein Baustein im „Green-Technology"-Konzept des schwäbischen Lackieranlagenherstellers Sehon.

VON KLAUS KUSS

„Viele Inhaber von Karosserie- und Lackierbetrieben sind sich gar nicht bewusst, dass der Löwenanteil des Energieverbrauchs in ihrem Betrieb von der Lackierkabine und der Trockenanlage abhängt. Das liegt daran, dass die wenigsten Betriebe den Strom-, Gas- und Ölverbrauch tatsächlich den einzelnen Verbrauchsstellen zuordnen können", weiß Tiemo Sehon, Inhaber von Sehon Lackieranlagen im schwäbischen Gechingen (bei Stuttgart). Zu den Spezialitäten des Unternehmens gehören energieoptimierte Lackieranlagen, welche die cleveren Schwaben seit über 30 Jahren selbst entwickeln und bauen.

ENERGIEFRESSER ELIMINIEREN

„Der Betriebsinhaber erhält zwar vom Energieversorger eine monatliche Rechnung, aber wo diese Energie im Betrieb verbraucht wird, kann dieser damit nicht zuordnen. Wie viel des teuren Stroms jeweils Heizung, Licht und die einzelnen Anlagen und Maschinen verbrauchen, lässt sich somit nur vermuten. Unzweifelhaft ist allerdings, dass Lackierkabinen und Trockner mit Abstand die meiste Energie verbrauchen", weiß Sehon aus Erfahrung. Und da nicht zu erwarten sei, dass Energie in den nächsten Jahren wieder billiger werde, sollten Betriebsinhaber dafür sorgen, dass der Energieverbrauch auf das notwendige Minimum reduziert werde, empfiehlt Sehon.

Besonders bei bestehenden Anlagen lohne es sich, über eine Energieoptimierung nachzudenken und „Energiefresser" zu eliminieren, so der Energiesparexperte. Zumal es derzeit Förderprogramme zur Finanzierung von Investitionen in Energiesparmaßnahmen gebe, die laut Sehon bis zu 30 Prozent der Investitionssumme betragen können.

FÖRDERPROGRAMME NUTZEN

Notwendig, um Geld vom Staat zu erhalten, ist die Förderberatung durch qualifizierte Energieberater, die einerseits die aktuellen Förderprogramme und andererseits die Einsparpotenziale bei Lackieranlagen genau kennen.

Deshalb empfiehlt Sehon innerhalb seines „Green-Technology"-Konzepts, zusätzlich mit neutralen Sachverständigen zusammenzuarbeiten, die dem zu optimierenden Betrieb wichtige Tipps und Hilfestellungen geben könnten. Allerdings fließen die Fördergelder nur, wenn sich nach dem Abschluss der Optimierung anhand von konkreten Zahlen, Daten und Fakten im Echtzeitbetrieb nachweisen lässt, dass die erfolgten Maßnahmen gefruchtet haben.

„Wir beschäftigen uns seit vielen Jahren mit der Energieoptimierung. Die Maxime unserer „Green-Technology" lautet: Energieverbrauch verhindern, Energieverbrauch reduzieren und Energie – wo immer möglich – mehrfach nutzen", berichtet Sehon. Dies gelte nicht nur für die sowieso schon energieoptimierten Anlagen aus eigener Produktion, sondern vor allem auch für das Modernisieren von „Fremdanlagen". Darüber sollten auch die Inhaber kleinerer Betriebe nachdenken, denn auch dort zahle sich eine Energieoptimierung häufig aus, verspricht Sehon. ◄

www.sehon-lackieranlagen.de

MEHR SCHUTZ FÜR NUTZFAHRZEUGE

Eine flexible und einfache Verarbeitung auf großen Flächen verspricht Lackhersteller Spies Hecker für seinen „Permafleet HS Klarlack 8330". Zudem soll der VOC-konforme Klarlack eine hohe Standfestigkeit sowie einen guten Anti-Graffiti-Schutz bieten. Laut Arno Steyns, Nutzfahrzeugexperte bei Spies Hecker, ist der Grund für die hohe Standfestigkeit ein beigefügtes, spezielles Bindemittel aus der Serienlackierung, was insbesondere bei schwierigen Geometrien, beispielsweise bei Anbauteilen von Tankfahrzeugen, vorteilhaft sei. kk◄

www.spieshecker.de

Guter Schutz für Brummis: Durch die guten Anti-Graffiti-Eigenschaften des „Permafleet HS Klarlack 8330" sollen sich „Schmierereien" leicht und rückstandslos entfernen lassen, ohne den Lack zu schädigen. Selbst nach mehrfachem Reinigen mit speziellem Graffiti-Entferner soll der Lack nicht leiden. (Foto: Spies Hecker)

Verkannte Größe: Nicht nur die Reifen verschleißen viel schneller, wenn die Fahrwerkseinstellung nicht stimmt. Auch der Kraftstoffverbrauch steigt merklich. Mit dem korrekten Einstellen der Fahrwerksgeometrie können Werkstätten ihren Kunden helfen, die Betriebskosten zu senken. (Foto: Josam)

SPURTREU

Schief stehende Achsen und schlecht eingestellte Räder verursachen einen unnötig hohen Reifenverschleiß – und steigern zudem den Kraftstoffverbrauch. Mit dem korrekten Vermessen und Einstellen können Werkstätten ihren Kunden beim Sparen helfen.

VON KLAUS KUSS

Internationalen Studien zufolge waren bei rund 80 Prozent der überprüften Nutzfahrzeuge die Achsen nicht korrekt eingestellt, berichten die Fahrwerksspezialisten von Josam Richttechnik aus Henstedt-Ulzburg (bei Hamburg). Das mache sich nicht nur in einem negativen Fahrverhalten, sondern insbesondere auch in einem verstärkten Reifenverschleiß und einem unnötig hohen Kraftstoffverbrauch bemerkbar. Letzteres sei vor allem angesichts der Betriebskosten einer weiteren Betrachtung wert, denn wenn es darum geht, die Kosten zu senken, zeigen sich viele Transportunternehmer, Spediteure und Fuhrparkmanager kreativ – und übersehen dabei so elementare Dinge wie ein korrekt eingestelltes Fahrwerk.

KORREKTES EINSTELLEN OPTIMIERT DIE BETRIEBSKOSTEN

Bereits geringe Abweichungen von den Sollwerten können den Fachleuten von Josam zufolge den Kraftstoffverbrauch und den Reifenverschleiß in die Höhe treiben. Außerdem sei mit einem höheren Verschleiß an den Achs- und Lenkungskomponenten zu rechnen – was ebenfalls unnötige Kosten verursache. Mit einer korrekten Fahrwerkseinstellung soll sich den Vermessungsexperten aus Norddeutschland zufolge – abhängig von der Größe der Abweichungen – zwischen drei und 20 Prozent Kraftstoff sparen lassen. Bei der Reifenlebensdauer betrage das Potenzial abweichungsabhängig sogar bis zu 50 Prozent, so die Fachleute. Abhängig von der Anzahl der Achsen und den gefahrenen Kilometern lasse sich mit einem Vermessen und anschließendem Justieren der Fahrwerksgeometrie über das Jahr gesehen schnell eine fünfstellige Summe einsparen – und dies auf eine einfache – und vor allem preisgünstige – Weise.

Darüber hinaus verlange auch die Verkehrssicherheit exakt parallel laufende Achsen – andernfalls könnten Fahrzeuge mit Auflieger oder Anhänger durch einen fehlerbedingten „Schräglauf" der Achsen sogar ihre ursprüngliche Fahrzeugbreite überschreiten – was den Erfahrungen der Spezialisten von Josam zufolge recht häufig vorkommt.

PROFITABLE ZUSATZGESCHÄFTE MÖGLICH

Im Umkehrschluss bedeutet dies aber auch, dass Nkw-Werkstätten, bei denen der professionell Fahrwerksservice zum Leistungsspektrum gehört, aufgrund der vorgenannten Argumente interessante Zusatzerlöse erwirtschaften können – insbesondere, wenn diese ihre Fahrwerkskompetenz offensiv bei ihren Kunden vermarkten.

HINTERACHSE ALS „MASS DER DINGE"

Um ein fehlerhaft eingestelltes Fahrzeug wieder „in die richtige Spur zu bringen", muss man den Experten zufolge das komplette Fahrzeug – also Vorder-, Hinter- und Zusatzachsen – vermessen. Analoges gilt bei Sattelzügen: Dort sind die Achsen der ziehenden und der gezogenen Einheit zu prüfen und gegebenenfalls zu justieren. Das alleinige Vermessen und Einstellen der Vorderachse oder des Zugfahrzeugs reiche nicht aus, warnen die Experten. Vielfach sei eine schräg stehende Hinterachse die Ursache für den bemängelten übermäßigen Reifenverschleiß der Vorderräder oder das beanstandete „komische" Fahrverhalten. Selbst wenn sich der Hinterachs-Schrägstand innerhalb der Herstellertoleranzen bewege, könnten derartige Beanstandungen auftreten. In einem solchen Fall sei eine „Feinjustage" des Fahrwerks hilfreich, so die Experten.

Doch nicht nur die Schwergewichte unter den Nutzfahrzeugen bieten ein interessantes Potenzial für Achsmessspezialisten: großen Optimierungsbedarf gebe es auch bei der Transporter-Fraktion – vor allem bei Paketdienst- und Kurierfahrzeugen, die mit den Auswirkungen ständig wechselnder Beladungszustände zu kämpfen hätten. ◂

Das Weiterbildungsprogramm für Berufskraftfahrer

- Innovative Trainings (gemäß EU-Richtlinie) europaweit
- Alle Seminare aus einer Hand
- Neue Inhalte (z. B. „Technik für Fahrer/-innen")
- Erstklassige Organisation und kompetente Trainer

Interessiert? Rufen Sie uns an!
Telefon +49 (0) 180 6 922 261*
* 0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

www.wabco-university.com

WABCO University

Einfacher und schneller vermessen: Das Vermesssystem „i-Track" von Josam arbeitet – anders als herkömmliche Achsmessanlagen – mit speziellen Messtafeln. Am Fahrzeug selbst müssen nur noch die Radhalter und die programmierten Messköpfe angebracht werden. (Fotos: Josam)

Flexibel: Die Messtafeln des „i-Track" können im Werkstattboden verankert oder an der Wand installiert werden. Der Messablauf indes erfolgt wie gewohnt.

VERMESSEN WIE AM BAND

Das verspricht der in Henstedt-Ulzburg (bei Hamburg) ansässige Nutzfahrzeugspezialist Josam Richttechnik für das Achsmesssystem „i-Track". Nach eigenem Bekunden soll sich mit dem jüngsten Achsmesssystem im Portfolio des Unternehmens die Diagnose des Fahrwerks noch schneller und effizienter als mit den bisherigen Josam-Geräten erledigen lassen. Hausinterne Messungen haben nach Unternehmensangaben ergeben, dass sich die Eingangsvermessung mit dem „i-Track" bei einem 4x2-Lkw innerhalb von rund vier Minuten erledigen lässt.

Der größte Unterschied im Vergleich zu den sonstigen Geräten des schwedischen Herstellers stellen die neuartigen Messtafeln dar, welche in speziellen Hülsen fest im Werkstattboden positioniert oder an der Wand installiert werden. Am Fahrzeug selbst beziehungsweise den Rädern befinden sich beim „i-Track" lediglich die Radhalter mit den Messköpfen, während der Vermessvorgang wie gewohnt abläuft.

Mit dem Vermesssystem sollen sich nun auch Fahrzeuge problemlos vermessen lassen, bei denen sich herkömmliche Messsysteme bauartbedingt nur schwerlich anbringen lassen, verspricht Josam. Als Beispiele nennt das Unternehmen Busse, Minibusse und Transporter sowie Trailer und Anhänger mit nicht magnetischen Rahmen (Leichtmetall).

Der Umgang mit dem „i-Track" ist laut Josam Richttechnik simpel: Sobald der Mechaniker das Fahrzeug anhand des Typs sowie der Rad- und Reifendimensionen in der Software identifiziert hat, führt ihn diese Schritt für Schritt durch die Messprozedur: Nachdem an allen Rädern die Messkopfhalter angebracht sind, steckt er zuerst die Messköpfe an den Hinterräder auf. Eine Führungsnut in der Achse des Radhalters gewährleistet, dass der Messkopf korrekt sitzt. Die programmierten Kameras in den Messköpfen erkennen die Messtafeln selbständig. Per Tastendruck quittiert der Anwender die Position am Fahrzeug und kann mit dem Vermessen beginnen. Sind die Hinterachswerte im System, platziert der Anwender die Messköpfe an der nächsten Achse und fährt mit dem Vermessen fort. Bei der letzten Achse angelangt, rollt der Mechaniker das Fahrzeug um eine halbe Radumdrehung, wobei die Software die Endposition vorgibt. Ein nochmaliges Umhängen der Messköpfe an die übrigen Achsen beschließt den Messvorgang. Wer sich ein Bild vom Messablauf machen möchte, kann dies anhand der Videos auf der Josam-Homepage tun.

Wie schon bei den bisherigen Josam-Geräten üblich, bezieht sich auch das „i-Track" auf die Rahmenmittellinie. Allerdings muss diese nicht mehr umständlich mittels Skalen neben dem Fahrzeug und selbstzentrierender Messlineale, die am Rahmen und an bestimmten Punkten des Fahrzeug eingehängt werden, ermittelt werden: Das erledigt die Software des „i-Track" .

Nach Unternehmensangaben bietet die neue Benutzerführung des Systems dem Vermesser die Wahl zwischen dem Vermessen mit fest installierten Bodenskalen oder mit eingehängten Messlinealen, wobei sich die zweite Möglichkeit insbesondere für Werkstätten ohne festen Messplatz anbiete. Doch selbst ein mit stationären Messtafeln ausgestatteter Messplatz lasse sich noch für alle üblichen Werkstattarbeiten nutzen, wenn keine Vermessungen anstehen. kk◄

www.josam.net

RADARSENSOREN ELEKTRONISCH JUSTIEREN

Immer öfter sehen sich Nutzfahrzeugfachleute in ihrem Werkstattalltag mit einem modernen Fahrerassistenzsystem wie dem Abstandsregeltempomaten ACC (Adaptive Cruise Control) oder ähnlichem konfrontiert. Das ACC-System ermöglicht dem Fahrer nicht nur, die Fahrgeschwindigkeit zu steuern, sondern passt diese zudem automatisch und adaptiv an den Verkehrsfluss an: Verlangsamt etwa ein Fahrzeug vor dem Lkw in derselben Spur die Geschwindigkeit, bremst das ACC den Lkw analog soweit ab, dass der Sicherheitsabstand erhalten bleibt.

Herzstück des ACC-Systems ist ein Radarsensor, der in der Front des Lkw verbaut ist. Dieser „beobachtet" permanent den Raum vor dem Lkw und liefert diese Daten an das ACC-Steuergerät. Und wie bei vielen anderen elektronischen Systemen im Nutzfahrzeug, müssen auch diese Radarsensoren bei bestimmten Gelegenheiten überprüft und justiert werden, etwa nach einem Auffahrunfall oder nach Fahrwerksreparaturen, bei denen die Achsgeometrie eingestellt wird.

Mit dem „ACC4000" bietet Fahrwerkstechnik-Spezialist Haweka ein elektronisches Justage-Gerät, mit dem sich die Lage von ACC-Sensoren prüfen und einstellen lässt. Beim „ACC4000" handelt es ich den Produktinformationen zufolge um ein PC-basiertes Kamera-Funksystem, welches die „Axis"-Nutzfahrzeug-Achsmessfamilie des im niedersächsischen Burgwedel ansässigen Unternehmens erweitert. Nach Unternehmensangaben lässt sich das Justagesystem für verschiedene Radarsensoren anwenden, wobei abhängig vom Sensor-Hersteller gegebenenfalls ein spezieller, als Zubehör erhältlicher Adapterspiegel zur Messwertaufnahme nötig ist.

Laut Haweka ist „ACC4000" ein Zusatzmodul für das Funk-Kamera-Achsmessgerät„Axis4000" und lässt sich nur zusammen mit diesem verwenden. Unternehmensangaben zufolge ermöglicht es eine rasche und zuverlässige Kontrolle des Fahrzeugs „im Fahrzustand". Die Messwertaufnahme erfolgt mit Hilfe einer Funk-Kamera, welche die Daten an den Werkstatt-PC oder -Laptop schickt. Dort zeigt die Software des „ACC4000" dem Anwender die erfassten Werte in einem übersichtlichen Layout an.

Alles unter Kontrolle: Beim elektronischen Justagesystem „ACC4000" von Haweka handelt es sich um ein Zusatzmodul für das Funk-Kamera-Achsmessgerät„Axis4000", um die Radarsensoren von ACC-Systemen zu prüfen und einzustellen. (Foto: Haweka)

Die Handhabung des ACC-Justagesystems gestaltet sich laut Haweka simpel: Nachdem der Vermesser die Fahrzeugdaten, den Sensor-Typ sowie die Korrekturwerte für ELOF und AZOF (= Spiegelmissweisung. Anm. d. Red.) eingetragen hat, kann er sofort den Messvorgang starten. Die Software mit einfacher grafischer Oberfläche führt den Anwender dann Schritt für Schritt durch die Messprozedur. Die Messwerte des ACC-Sensors sowie die Änderungen aufgrund der Justage werden als Diagramm am Bildschirm angezeigt. Bei Bedarf kann der Anwender dieses zur Dokumentation ausdrucken. kk◄

www.haweka.com

RADARSENSOREN UND KAMERAS SICHER JUSTIEREN

In immer mehr modernen Nutzfahrzeugen sind Fahrerassistenzsysteme zu finden, welche Informationen von Kameras oder Radarsensoren verarbeiten. Beispiele hierfür sind die automatische Distanzregelung Adaptive Cruise Control (ACC), welche einen gleichbleibenden Abstand zum Vordermann garantiert und in brenzligen Situationen den Lkw selbsttätig abbremst. Oder der Spurhalteassistent, der den Fahrer warnt, falls dieser „vom rechten Weg" abzukommen droht.

Insbesondere Radarköpfe befinden sich häufig in exponierten Positionen, etwa in der Frontschürze oder unter dem Frontstoßfänger. Kamerasysteme dagegen sitzen üblicherweise gut geschützt hinter der Windschutzscheibe. Nach Auffahrunfällen, Parkremplern oder einem Windschutzscheibenwechsel müssen die Signalgeber –sowohl Radarsensoren als auch Kamerasysteme – neu justiert werden, damit die Assistenzsysteme ihre Aufgaben anschließend wieder zuverlässig erfüllen können. „Bei einer Reichweite von bis zu mehreren hundert Metern kann man sich vorstellen, was passiert, wenn ein Radarkopf oder eine Kamera auch nur geringfügig in seiner/ihrer Position verschoben ist: Die Assistenzsysteme funktionieren nicht mehr – oder was noch schlimmer ist: falsch", warnen die Vermessungsspezialisten von Koch Achsmessanlagen.

Die Sensoren müssen demnach mit größtmöglicher Präzision justiert und kalibriert werden. Bei Kamerasystemen ist dies nach dem Ersetzen der Frontscheibe nötig, bei Radarsysteme in der Regel, sobald der Stoßfänger oder die Frontschürze aus- und eingebaut, das Steuergeräte ersetzt oder die Einstellung der Hinterachse verändert wurde. Eine Kontrolle beziehungsweise Neujustierung der Sensoren sollte den Spezialisten von Koch zufolge in solchen Fällen prinzipiell erfolgen.

Der im niedersächsischen Wennigsen/Deister ansässige Hersteller von Achsmessgeräten bietet mit dem System „LC-40 ACC Sensorjustage" einen speziellen Erweiterungssatz für sein Laser-Achsmessgerät „HD-30 Easy Touch" an. In Verbindung mit dem Achsmesssystem lassen sich mit dem Rüstsatz dann auch Kameras und Radarsensoren auf ähnlich simple Weise überprüfen, wie man es von den Niedersachsen bei der Fahrwerksvermessung gewohnt ist. Bei größeren Schäden, etwa nach einem Unfall, empfehlen die Wennigser, das Fahrwerk erst mit dem „HD-30 Easy Touch" zu vermessen, bevor das „LC-40 ACC Sensorjustage" zum Einsatz kommt.

Mit dem Zusatztools „LC-40 ACC Sensorjustage" lässt sich das „HD-30 Easy Touch" von Koch auch zum Prüfen und Justieren von Kamerasystemen verwenden.

Mit Argusaugen: Nur wenn die Radarsensoren und Kameras von Fahrerassistenzsystemen korrekt justiert sind, funktionieren diese korrekt. Doch schon kleinste Abweichungen von der Soll-Lage können zu Funktionsstörungen führen.(Fotos: Koch)

Zum Prüfen des ACC-Sensors werden die Lasermessköpfe des Achsmessgeräts an den Hinterrädern angesetzt und die Messtraverse des Zusatzsystems anhand der Laserstrahlen vor dem Fahrzeug exakt zur geometrischen Fahrachse ausgerichtet. Anschließend sendet das Lasermodul der Messtraverse einen Laserstrahl auf die Referenz-Spiegelfläche des ACC-Sensors. Anhand des reflektierten Laserstrahls lässt sich die Abweichung der Sensorausrichtung präzise darstellen und der Sensor sofort entsprechend justieren. kk◂

www.koch-achsmessanlagen.de

Angebot erweitert: Wulf Gaertner Autoparts hat sein Programm für die Iveco Daily-Modelle I-IV erweitert. Ab sofort gibt es auch Koppelstangen, Achskörper-, Stabilisator-, und Blattfedern-Lager. Darüber hinaus bietet das Unternehmen für stark beanspruchte Komponenten „Meyle-HD-Teile", die gegenüber dem Original verbessert wurden. (Foto: Meyle)

BESSER ALS ORIGINAL

Der Hamburger Kfz-Teilespezialist Wulf Gaertner Autoparts hat sein Nutzfahrzeug-Sortiment um Ersatzteile für den „Transporter-Dauerbrenner" Iveco Daily erweitert. Den Hamburgern zufolge ist das Modell nach wie vor sehr beliebt und bereits seit 1978 tausendfach auf den Straßen unterwegs. Damit Werkstätten das Fahrwerk und die Lenkung dieser hochbeanspruchten Fahrzeuge nahezu vollständig mit hochwertigen Ersatzteilen in Erstausrüsterqualität reparieren können, hat das Unternehmen das Sortiment für die Daily-Modelle I bis IV vor kurzem um Fahrwerks- und Lenkungsteile erweitert. Für besonders verschleißanfällige Komponenten haben die Hamburger Kfz-Teileprofis „Meyle-HD-Teile" im Programm, welche nach eigenem Bekunden in wichtigen Details gegenüber dem Originalteil verbessert wurden. Das erweiterte Angebot umfasst Produkte wie Koppelstangen sowie Achskörper-, Stabilisator-, und Blattfedern-Lager – die laut Wulf Gaertner Autoparts allesamt hochwertig und in Erstausrüsterqualität gefertigt werden.

Für die Daily-Generationen III und IV bietet das Unternehmen außerdem für die besonders belasteten und sicherheitsrelevanten Trag- und Führungsgelenke sowie die Lenker der Radaufhängung Ersatzteile, die nach eigenem Bekunden neu entwickelt wurden. Die Hamburger Ingenieure haben diese so genannten „HD-Teile" verbessert, so dass sie länger als die Originalversion halten sollen. Beispielsweise verfügen die „HD-Teile" über verschleißfeste Kunststoffschalen im Kugelgelenk, zudem werde ein besonders alterungsbeständiges High-Tech-Fett eingesetzt. „Aufgrund dieser Veränderungen halten die Komponenten länger", versprechen die Entwickler von Meyle. Sie geben sogar eine Garantie von vier Jahren auf die „HD-Teile". kk◂

www.meyle.com

Sch(m)wieriges Geschäft: Die immer komplexere Motorentechnik – nicht zuletzt den strengen Abgasgesetzen geschuldet – verlangt vom Werkstattfachmann immer mehr Schmierstoff-Know-how. Die Experten der Ölhersteller helfen bei Problemfällen. (Foto: Castrol)

Hexenküche: Die Entwicklung neuer Schmierstoffe wird immer aufwändiger und erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Motoren- und Fahrzeugherstellern. (Foto: Fuchs Europe)

FIT FÜR EURO VI

Seit dem 01. Januar 2014 gilt die Euro-VI-Abgasnorm für Lkw und Busse. Damit werden Nfz-Werkstätten nicht nur mit neuer Motorentechnik, sondern auch mit neuen Schmierstoffen konfrontiert. Wir haben die Spezialisten der Ölhersteller nach Hintergründen gefragt.

VON KLAUS KUSS

Motoröl ist schon seit jeher „ein besondrer Saft“ – und immer wieder gut für hitzige Mechaniker-Diskussionen. Denn Motorenöl ist in der Welt von Kfz-Fachleuten nicht nur ein banaler Schmierstoff, sondern auch eine Frage der Philosophie. Doch eines ist allen Ölsorten gemein: Sie haben wichtigen Aufgaben zu erfüllen – nämlich die beweglichen Teile des Motors zu schmieren und deren Verschleiß zu reduzieren.

Doch moderne Öle können mehr: sie ermöglichen lange Wartungsintervalle, sparen teuren Kraftstoff und schützen die empfindlichen Komponenten des Abgasnachbehandlungssystems vor einem frühzeitigen Ausfall. Letztere sind seit der Einführung der Euro-VI-Abgasnorm am 01. Januar 2014 nun obligatorisch für alle neuen Lkw und Busse. Doch mit dem Start der Euro VI sehen sich Nutzfahrzeugfachleute nicht nur mit neuer, noch komplexerer Motoren- und Einspritztechnik und den besagten Abgasnachbehandlungssystemen konfrontiert, sondern auch mit einer neuen Generation von Schmierstoffen, nämlich den so genannten „Euro-VI-Motorenölen“.

DAS BESONDERE VON EURO-VI-ÖLEN

Doch „Euro-VI-Öle“ – gibt es die wirklich? „Grundsätzlich gilt: Euro-Normen sind Abgasnormen. Sie legen Abgas- und Schadstoffgrenzwerte fest und geben keine Vorgaben für Motorenöle“, erläutert Oliver Kuhn, stellvertretender Laborleiter beim Ulmer Schmierstoff- und Additivspezialisten Liqui Moly. „Es gibt also keine speziellen „Euro-Motorenöle““, rückt der Experte gerade. Allerdings könnten die Abgasnormen die Entwicklung neuer Motorenöle aufgrund spezieller Vorgaben beeinflussen, erklärt Kuhn mit Blick auf die seit kurzem obligatorischen Abgasnachbehandlungssysteme. „Letztendlich wählt der Fahrzeug- beziehungsweise Motorenhersteller bereits im Entwicklungsstadium einer neuen Fahrzeuggeneration die richtige Kombination aus Abgasnachbehandlungssystem und dazu passendem Motorenöl“, berichtet der Schmierstoffspezialist. Beispielsweise habe man bereits zur Euro IV bei der Entwicklung auf eine möglichst geringe Aschebildung gelegt. Um dies zu erreichen, waren neue Additivpakete notwendig, welche nicht mehr auf klassischen, hochaschehaltigen Substanzen beruhten. „Damit waren die modernen „Low SAPS-Öle“ geboren. Die Low SAPS-Additive sind heute Basis einer Vielzahl von aktuellen Lkw-Motorenölen“, resümiert Kuhn.

BESONDERE EIGENSCHAFTEN, HÖHERE KOSTEN

„Neue Motoröl-Spezifikationen für Öle, die für die Abgasnachbehandlungssysteme geeignet sind, schreiben deutlich geringere Gehalte an Sulfatasche, Phosphor und Schwefel (= Low SAPS) vor. Das wiederum verlangt den Einsatz hochmoderner Additive und Grundöle von höchster Qualität“, erläutern die Schmierstoffexperten von ExxonMobil. Die besondere Leistungsfähigkeit und die ausgeklügelte Technologie schlagen sich allerdings im Preis nieder. „Denn qualitativ hochwertiger und leistungsfähiger bedeutet auch anforderungsreicher und teurer“, erklären die Marketingfachleute von Total den im Vergleich zu herkömmlichen Motorölen höheren Preis. Ein höheres Leistungsniveau, mehr Forschung, Entwicklung und Tests sowie die Additivierung kosten also Geld. Insbesondere das hochwertigere Grundöl – zirka 95 Prozent des Öls – und das spezielle Euro-VI-Additivpaket – zirka fünf Prozent des Öls– schlagen demnach merklich zu Buche.

Aus einem anderen Blickwinkel betrachten die Marketingspezialisten von Castrol den ihrer Meinung nach „nur vordergründig“ höheren Preis: „Trotz der hochwertigen Grundöle und der aufwändigen Additivtechnologie sind Euro-VI-Öle nicht teuer – denn sie rechnen sich über eine volle Einsatzdauer des DPF, die verbesserten Kraftstoffverbrauchs- und Emissionswerte sowie der insgesamt höheren Wirtschaftlichkeit.“

ACHILLESFERSE PARTIKELFILTER

Dieselpartikelfilter (DPF) reagieren sehr empfindlich auf vom Motoröl verursachte Verbrennungsrückstände, warnen die Ölexperten von

Im Test nachweislich sparsamer: Neben „normalen" Low SAPS-Ölen gibt es auch welche mit kraftstoffsparenden Additiven. Über den Minderverbrauch lässt sich der Mehrpreis leicht kompensieren. (Foto: ExxonMobil)

Hart getestet: Bevor neue Motorenöle in den Handel oder die Werkstatt gelangen, müssen sie nicht nur auf dem Prüfstand ihre Leistungsfähigkeit beweisen. Wichtig sind auch Fahrtests unter realen Bedingungen. (Foto: Liqui Moly)

Castrol. Nicht nur auf Öl-Asche, welche die feinen Poren des DPF zusetze, sondern insbesondere auf die im Öl enthaltenen chemischen Elemente Schwefel und Phosphor, welche die katalytisch beschichteten Oberflächen eines DPF oder Katalysators in ihrer Wirksamkeit beeinträchtigen können, mit der Folge, dass deren katalytische Aktivität – und damit die Wirkung der Abgasnachbehandlung – mit der Zeit abnimmt.

SPEZIFIKATIONEN UND FREIGABEN

Was zählt mehr: Die Spezifikation oder eine Freigabe? Diese Frage lässt Servicefachleute immer wieder heftig miteinander diskutieren. Sven Köhler, Produktmanager Automotive-Schmierstoffe bei Addinol, erklärt dazu: „Die Vereinigung der europäischen Motorenhersteller ACEA (Association des Constructeurs Europeens de l'Automobile) erstellt Spezifikationen für Motorenöle, die auf strengsten europäischen Testverfahren basieren. Damit bilden die ACEA-Spezifikationen den größten gemeinsamen Nenner der Anforderungen europäischer Motorenhersteller an Motorenöle ab." Die Spezifikationen für Nfz-Dieselmotoren werden laut Köhler in der Kategorie ACEA E zusammengefasst, wobei ACEA E6 und ACEA E9 aktuell die höchsten Spezifikationen für Fahrzeuge mit Abgasnachbehandlungssystemen seien. Die ACEA E9 berücksichtige erstmals auch die Anforderungen amerikanischer Fahrzeughersteller.

Die Spezifikationen des American Petroleum Institute (API) indes basieren laut Köhler vorwiegend auf Tests mit Motoren amerikanischer Hersteller. Bei NKW mit Dieselmotor ist derzeit die Klassifikation API C (C = Commercial) relevant. Aktuelle Spezifikationen reichen von API CH-4 bis API CJ-4. Während API CA bis API CG-4 für vor 1998 gebaute Fahrzeuge gelte, stehe die aktuelle API CJ-4 für die derzeit höchsten Anforderungen an Dieselmotorenöle.

Bei den Herstellerfreigaben werden laut Köhler neben den gemeinsamen Anforderungen der ACEA auch noch weitere Labor- und Motorentests nach den Wünschen des Fahrzeug- oder Motorenherstellers berücksichtigt. Damit werden die einzusetzenden Schmierstoffe exakt auf den jeweiligen Motor abgestimmt, so der Experte von Addinol. „Bei der Auswahl eines Motoröls sind daher immer die Vorschriften im Betriebshandbuch des Fahrzeugherstellers zu beachten. Erfolgt dies nicht, kann dies im Ernstfall negative Auswirkungen auf die Gewährleistungsbeziehungsweise Garantieansprüche haben", warnt Köhler.

MEHRVERBRAUCH DURCH FALSCHES ÖL

Wird bei einem Motor mit Abgasnachbehandlungssystem nicht das vorgeschriebene „Low SAPS"-Öl verwendet, kann der Rußfilter durch die anfallende Asche verstopfen und seine Funktion nicht mehr erfüllen. „Der Wirkungsgrad sinkt – und das Fahrzeug besteht die Abgasuntersuchung nicht mehr. Im Extremfall droht der Tausch des Filters", warnen die Schmierstoffexperten von Fuchs Europe. Durch den zu hohen Sulfataschegehalt verstopften DPF deutlich schneller und könnten zudem nicht mehr vollständig regeneriert werden. Da der DPF elektronisch überwacht und die Regeneration über den Differenzdruck vor und hinter dem DPF geregelt werde, versuche die Elektronik zudem immer häufiger, die Filterregeneration anzustoßen, um den DPF durch eine vermehrte Nacheinspritzung „freizubrennen" – wodurch der Kraftstoffverbrauch sprunghaft ansteigen könne, so die Fachleute von Fuchs. ◂

CASTROL SCHMIERT MAN

Als eines der ersten Öle hat das „Enduron Low SAPS 5W-30" von Castrol die Hürden der Spezifikation MAN M 3677 für EURO-VI-Motoren genommen. Der Nutzfahrzeughersteller empfiehlt das Öl in der Betriebsanleitung und bringt einen entsprechenden Aufkleber im Motorraum seiner Lkw und Busse an. (Foto: Castrol)

Die neuen EURO VI-Motoren von MAN für Lkw und Omnibusse erfordern eine höherwertige Ölqualität. Der Nutzfahrzeughersteller hat deshalb die neue Spezifikation MAN M 3677 geschaffen. Diese trägt nach dem Bekunden des Nutzfahrzeugherstellers den gestiegenen Anforderungen aufgrund der höheren Emissionstandards Rechnung.

Eines der ersten Motorenöle, das diese Freigabe besitzt – und außerdem explizit von MAN empfohlen wird – ist das „Enduron Low SAPS 5W-30" von Castrol. Das Produkt ist seit kurzem speziell auch über den autorisierten Teilegroßhandel für den freien Aftermarkt erhältlich. Einer Mitteilung des Schmierstoffherstellers zufolge weist MAN mit einem entsprechenden Vermerk in den Bedienungsanleitungen der jeweiligen Fahrzeuge auf das neue Motorenöl hin und bringt zudem einen auffälligen Aufkleber an einer gut sichtbaren Stelle am Kühler unter der Motorhaube mit der entsprechenden Empfehlung an.

Um die Freigabe zu erreichen, haben die Schmierstoffentwickler von Castrol dieses Leichtlauföl nach eigenem Bekunden über zwei Jahre intensiv getestet und während der Testphase optimal auf die neuen EURO-VI-Motoren von MAN abgestimmt. Das „Enduron Low SAPS 5W-30" soll einerseits einen hohen Verschleißschutz bieten und zudem den Kraftstoffverbrauch messbar senken. Außerdem soll der Schmierstoff eine lange Haltbarkeit des bei EURO VI-Fahrzeugen obligatorischen Dieselpartikelfilters gewährleisten, so ein Sprecher von Castrol.

Durch die verwendete Hochleistungsformulierung und dem verbesserten Additivpaket habe man sowohl den Öl- als auch den Kraftstoffverbrauch im Vergleich zu bisherigen Produkten nochmals deutlich verringern können, heißt es in einer aktuellen Unternehmensinformation. „Fuhrparkmanager stellen somit durch regelmäßige Ölwechsel mit „Enduron Low SAPS 5W-30" sicher, dass die Motorlebensdauer, ein geringerer Kraftstoffverbrauch und die Schonung des DPF erhalten bleiben", so der Sprecher.

Laut Castrol steht das „Enduron Low SAPS 5W-30" mit der MAN-Spezifikation M 3677 bereits in der aktuellen Betriebsstoffdatenbank des Nutzfahrzeugherstellers. Das Öl ist ab sofort auch für den Serviceverkauf verfügbar. Es lässt sich laut Castrol – bis auf wenige Ausnahmen – auch dort einsetzen, wo ein Motorenöl mit MAN M 3477 Freigabe gefordert ist. Die erweiterte Rückwärtskompatibilität ermögliche zudem einen universellen Einsatz in gemischten Fuhrparks, da das „Enduron Low SAPS 5W-30" auch für Euro-IV- und EURO-V-Motoren geeignet sei – und auch bei diesen die vorgenannten Vorteile biete. kk◂

www.castrol.com/de

ALLROUND-ÖL

Eines für viele: Das „ADDINOL Extra Truck MD 1049 LE SAE 10W-40" ist ein Allround-Öl für nahezu alle schweren Euro III-, IV-, V- und VI-Nutzfahrzeuge mit Diesel-Motor und Abgasnachbehandlungssystem. (Foto: Addinol)

Als „Allround-Öl" für den schweren Nutzfahrzeug-Fuhrpark empfiehlt Addinol das „ADDINOL Extra Truck MD 1049 LE SAE 10W-40". Es lässt sich nach Unternehmensangaben für nahezu alle Euro III-, IV-, V- und VI-Nutzfahrzeuge, auch mit Abgasnachbehandlungssystem, einsetzen und ist überdies auch für den Betrieb mit Erdgas (CNG) und Flüssiggas (LPG) geeignet. Das Öl entspricht ACEA E6/E7/E9, API CI-4 Plus, zudem verfügt es über die Freigaben MB 228.51, MAN M 3477, MAN M 3271-1 (für mobile Gasmotoren), Renault RXD, MTU Ölkategorie 3.1, Deutz DQC IV-10 LA sowie Volvo VDS-3. kk◂

www.addinol.de

KRAFTSTOFFSPAREND

„Euro-VI-tauglich": Das durch Synthesetechnologie hergestellte „RUBIA TIR 8900 10W-40" von Total ist ein kraftstoffsparendes „LowSAPS"-Öl für NKW. (Foto: Total)

Kunden, die ein kraftstoffsparendes „LowSAPS"Öl für ihren Lkw mit Euro VI-Motor wollen, das zudem über die Freigabe des Fahrzeugherstellers verfügt, empfiehlt Total ein Produkt aus der „RUBIA TIR"-Familie. Für Euro-VI-Fahrzeuge von Mercedes-Benz etwa das „RUBIA TIR 8900 FE" oder das „RUBIA TIR 9900 FE", welches nach eigenem Bekunden auch Freigaben für Euro-VI-Nutzfahrzeuge von MAN, DAF und Volvo besitzt. Für Volvo ist zudem auch das „RUBIA TIR 7900 FE" geeignet. Eigner von Euro-VI-Scania-Modellen dagegen sollten laut Total die Ölsorte „RUBIA TIR 8600" verwenden. kk◂

www.total

TEST BESTANDEN

Mit „Mobil Delvac"-Ölen von Exxon Mobil können Spediteure und Flottenbetreiber ihre betrieblichen Gesamtkosten senken. Das belegen dem Schmierstoffhersteller zufolge unabhängige Tests: Millbrook Proving Ground – ein unabhängiger Spezialist für Fahrzeug-Tests und Entwicklungsdienstleister – ermittelte bereits im Jahr 2012 deutliche Kraftstoffeinsparungen mit „Mobil Delvac"-Ölen. Die Tests wurden laut Exxon Mobil mit zwei Volvo FM 440-Lkw der Serie V sowie zwei Iveco Eurocargo 75E16 EEV Euro V-Lkw im Vergleich zu einem herkömmlichen Mineralöl durchgeführt. Jeweils ein Motor war mit „Mobil Delvac 1 LE 5W-30" befüllt, der andere mit mineralischem 15W-40-Öl. An den Hinterachsen der Fahrzeuge wurde „Mobilube 1 SHC 75W-90" gegen einen mineralischen 85W-140-Schmierstoff getestet. In den Getrieben der Iveco- und Volvo-Lkw wurden jeweiliges „Mobilube 1 SHC 75W-90" beziehungsweise synthetisches „Mobil Delvac Getriebeöl V30" und ein mineralisches 80W-90-Öl verwendet. Bei den Iveco-Lkw betrug die durchschnittliche Verbrauchssenkung beachtliche 4,7 Prozent im Stadtverkehr. Bei den Volvo-Lkw ermittelten die Tester einen durchschnittlichen Minderverbrauch von 2,85 Prozent, wobei es drei Prozent im Stadtverkehr und 2,7 Prozent auf der Autobahn waren. kk◂

www.exxonmobil.com

SX 6000
...reibungsärmer fährt man nicht!
Das Produkt mit zertifizierter Leistung - keine unfundierten Behauptungen
www.QMI.de

Nachweislich sparsamer: Der unabhängige europäische Test-Dienstleister Millbrook Proving Ground Limited ermittelte einen deutlichen Minderverbrauch bei den mit „Mobil Delvac 1 LE 5W-30" befüllten Test-Lkw im Vergleich zu einem herkömmlichen 15W-40 Mineralöl. (Foto: ExxonMobil)

Nachvollziehbar: Lars Brüssow, Werkstattleiter beim Truck-Service Malchow (Bild) hat den Fuhrpark umgeölt. Er kann die von Silvio Saubert, Gebietsleiter Nutzfahrzeuge bei Liqui Moly, versprochene Kraftstoffersparnis anhand von Telematikaufzeichnungen bestätigen.

Eines für viele: Ralf-Rainer Vogel (li.) und Ingo Dallmann von TUL Agroservice in Pritzwalk habe ihren Iveco-Betrieb komplett auf Liqui Moly umgestellt. Mit einer Motorölsorte decken sie nahezu ihren gesamten Kundenfuhrpark ab. (Fotos: Kuss)

LÄUFT ALLES WIE GESCHMIERT

VON KLAUS KUSS

So lautet wohl das größte Lob, das ein Außendienstberater bekommen kann – vor allem, wenn er im Ölgeschäft tätig ist. Denn heutzutage muss der Vertreter eines Ölherstellers weit mehr leisten, als nur das günstigste Angebot beim Werkstattbetreiber abzugeben, um sich für die nächsten Jahre das Ölgeschäft in dessen Betrieb zu sichern. Um sich ein Bild vom Tagesgeschäft eines „Gebietsleiters Nutzfahrzeuge" zu machen, ist die NKW PARTNER-Redaktion einen Tag lang mit Silvio Saubert auf Tour gegangen. Saubert betreut die Kunden des Ulmer Additiv- und Ölspezialisten Liqui Moly im Norden Deutschlands.

EINES FÜR VIELE

Erster Stop: TUL Agroservice (www.tul-agroservice.de) in Pritzwalk-Falkenhagen. Die Iveco-Vertragswerkstatt hat vor kurzem ihr Schmierstoffgeschäft auf die blau-rot-weiße Marke umgestellt. Dabei war laut Ralf-Rainer Vogel, Geschäftsführer von TUL, nicht nur der Preis und das Sortiment ausschlaggebend, sondern vor allem die Beratung von Silvio Saubert. Der habe es geschafft, zusammen mit der Ulmer Zentrale ein Motoröl zu finden, mit dem sich nahezu der gesamte Kundenfuhrpark abdecken lässt. Dazu gehört die eigne Spedition mit 55 Fahrzeugen, überwiegend Iveco, aber auch Scania und MAN, für Schüttgut- und Futtertransporte. „Nach einem kurzem Telefonat war klar, dass unser „Top Truck 4050 10W-40" die Anforderungen erfüllt", berichtet Saubert. Laut Geschäftsführer Vogel werden jährlich rund 5.000 Liter davon „ausgeschenkt". Den weiteren Bedarf, rund 1.500 Liter, deckt er mit dem 5W-30-Öl „Top Tec Truck 4250" der Ulmer ab, etwa bei den zahlreichen Iveco Dailys im Kundenstamm.

NACHWEISLICH SPARSAMER

Station Nummer Zwei ist der Truck-Service Malchow im Gewerbegebiet von Malchow. Die freie Werkstatt kümmert sich überwiegend um den Fuhrpark der Spedition Arkona, bedient aber auch Kunden aus der Umgebung. Zusammen mit Werkstattleiter Lars Brüssow hat Silvio Saubert den Lkw-Fuhrpark – überwiegend Mercedes-Benz Actros sowie einige MAN und Scania – von Arkona umgeölt. Ziel war es, mit kraftstoffsparenden Ölen und Additiven die Betriebskosten der Spedition zu senken. Zuvor musste Saubert allerdings erst Wolfgang Kamprad, den Geschäftsführer des Truck-Service Malchow, überzeugen – was Saubert mit dem Umölen des „Chef-Autos", einem hochmotorisierten Mercedes-Geländewagen, gelang. „Nach der Motorspülung und einem anschließenden Öl- und Filterwechsel wurden noch ein Dieselsystemreiniger sowie ein reibungsreduzierendes Additiv eingefüllt. Der Motor lief anschließend nicht nur ruhiger und fühlte sich potenter an, sondern verbrauchte ab der ersten Tankfüllung messbar weniger. Das hat mich überzeugt, auch die Lkw von Arkona umzuölen", erläutert Kamprad. Messbar ist auch der Minderverbrauch der Arkona-Lkw, was Werkstattleiter Brüssow anhand von Aufzeichnungen des „Fleetboard"-Telematiksystems nachweisen kann. Deutlich wird das Spritsparpotenzial einer Umölung bei zwei identischen Lkw, welche zudem täglich immer mit den gleichen Fahren die gleiche Strecke zurücklegen: Dort hat sich der Minderverbrauch über da Jahr gesehen auf durchschnittlich 0,5 Liter pro 100 Kilometer eingependelt. ◄

www.liqui-moly.de

Second Life.
Erste Wahl.

Instandsetzung von Turboladern – ein Geschäft, das rund läuft

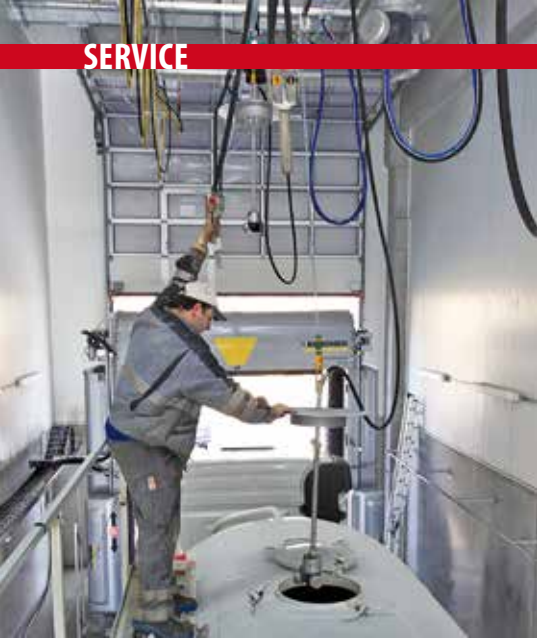
Durch den verstärkten Trend zum Downsizing kommen in immer mehr Fahrzeugen Turbolader zum Einsatz. Obwohl sie für ein ganzes Motorenleben ausgelegt sind, fallen sie immer mal wieder aus. Wussten Sie auch, dass man defekten Turboladern ein zweites Leben schenken und damit ein profitables Geschäft generieren kann?

Ein Schlüssel dafür sind unsere beiden neuen Auswuchtmaschinen **TB**comfort und die **TB**sonio. Sie sorgen für höchste Qualität bei der Turboladerinstandsetzung. Steigen auch Sie in diesen rasant wachsenden Markt ein. Mehr Informationen dazu finden Sie auf unserer Internetseite: **www.turbobalancer.com**

RT40054-1 BECKER SPÄTH

The DÜRR Group

SCHENCK
THE ART OF ROTATION



Links: Spezieller Saubermann: Für die Tankinnen- und Fahrzeugaußenreinigung der Silozüge des Kalk- und Schotterwerks Hermann Trollius hat Reinigungstechnikspezialist Kärcher eine kombinierte Reinigungsanlage konzipiert. Im Bild die Hochdruck-Innenreinigungsanlage im Einsatz. (Fotos: Dialogmanufaktur)

Rechts: Strahlend sauber: Mit kräftigen Bürsten, einem integrierten Hochdruckbalken und einer für Trollius eigens programmierten Software entfernt die Portalwaschanlage „TB" von Kärcher Schmutz und Dreck selbst von zerklüfteten Oberflächen.

BLITZEBLANK

Damit bei Silofahrzeugen keine ungewollten Mischungen entstehen, ist höchste Sauberkeit gefragt. Sowohl innen als auch außen. Der Kalk- und Schotterfabrikant Trollius bewerkstelligt dies mit einer kombinierten Reinigungsanlage von Kärcher.

Staub ist in den Kalk- und Schotterwerken der Hermann Trollius GmbH allgegenwärtig – doch nicht überall erwünscht. Etwa bei den Silofahrzeugen des Unternehmens: sie transportieren unterschiedliche Kalkarten. Doch damit von Füllung zu Füllung keinen ungewollten Mischungen entstehen, müssen die Silozüge jedesmal innen wie außen gereinigt werden. Hierbei setzt der im oberpfälzischen Lauterhofen ansässige Transportspezialist seit kurzem auf eine Hochdruckinnenreinigungsanlage des Winnendener Reinigungsspezialisten Kärcher, welche mit einer Bürstenanlage und angebautem Hochdruckdüsenportal kombiniert ist.

VIELFÄLTIGE ANFORDERUNGEN

Vierzehn Silo- und Kipperfahrzeuge des mittelständischen Unternehmens sind täglich in einem Umkreis bis zu 500 Kilometern mit Futterkalk, Baustoffen wie Dolomit- und Kalksplitt sowie gebranntem Kalk für die Stahlindustrie unterwegs. Damit sich bei einem unachtsamen Reinigen der Fahrzeugtanks und -Silos nicht etwa Körnchen der einen mit einer anderen Fraktion mischen, müssen diese fachgerecht gereinigt werden. „Früher mussten unsere Mitarbeiter die Tanks ausfegen. Diesen staubigen und unangenehmen Arbeitsgang haben wir durch moderne Technik ersetzt", erklärt Firmenchef Hermann Trollius.

Doch nicht nur wegen optimierter Arbeitsprozesse, sondern auch wegen des Umweltaspektes und den Forderungen vieler Kunden nach zertifizierten Reinigungsprozessen setzt man in Lauterhofen auf die professionelle Unterstützung durch Kärcher.

ROTIERENDER WASSERSTRAHL

Herzstück bei der Tankinnenreinigung sind vier rotierende Spritzköpfe, die mit jeweils zwei Reinigungsdüsen ausgestattet sind. Bei jedem Spülgang werden diese über die Domluken in den Tank eingeführt. Die Doppeldüsen der Reinigungsköpfe rotieren und drücken das Wasser unter Hochdruck auf die verschmutzten Flächen. Je nach Bedarf kommen die Spritzköpfe einzeln oder gemeinsam zum Einsatz. Über Auslassöffnungen am Boden des Silos gelangt das Wasser nach draußen, wo es der Aufbereitung zugeführt wird.

Im Hintergrund der Reinigungsanlage sorgen vier Hochdruckpumpen für die nötige Förderleistung und den entsprechenden Arbeitsdruck. Bevor das Wasser an den Handspritzpistolen austritt, kann es mithilfe eines Durchlauferhitzers auf 90 Grad Celsius erwärmt werden.

Je nach Programm und Aufgabenstellung lassen sich auch Reinigungsmittel per Hochdruckchemiedosierung vor den Reinigungsköpfen einsteuern. Laut Karl Lachenmaier, bei Kärcher für Tank- und Siloreinigungsanlagen zuständig, ist ein schnelles Umstellen auf ein anderes Reinigungsmittel problemlos möglich. Ein weiterer Vorteil laut Lachenmaier ist, dass alle Komponenten optimal aufeinander und den Einsatzzweck abgestimmt sind.

SAUBER VON INNEN UND AUSSEN

Kombiniert wird das Tankinnenreinigungssystem durch eine NFZ-Portalwaschanlage des Typs „TB" von Kärcher. Diese besitzt unter anderem einen speziellen Hochdruckbalken, mit dem sich Radlader und andere Fahrzeuge mit zerklüfteter Oberfläche reinigen lassen. Laut Betreiber Trollius berücksichtigten die Entwickler von Kärcher schon beim Konzipieren der Anlage eine hohe Flexibilität und richteten diese auf die speziellen Bedürfnisse des Kalk- und Schotterwerks aus. Da die TB höhenverstellbar ist, lassen sich auch größere Radlader reinigen. „Gerade bei diesen kann der Rundumhochdruck mit dem schwenkbaren Dachbalken seine Stärken ausspielen. Anstelle der bei den Lastzügen eingesetzten Bürsten reinigt hier der Hochdruckbalken die vielfältige Oberflächenstruktur der Fahrzeuge", erklärt Lachenmaier.

Um die unterschiedlichen Fahrzeugkonturen bestmöglich zu säubern, haben die Techniker von Kärcher spezielle Spiegel-, Ladebordwand- oder Spoileroptionen entwickelt und für Trollius zudem ein eigenes Waschprogramm für die Silo- und Kippfahrzeuge programmiert.

FÜR DEN GESAMTEN FUHRPARK

Genutzt wird die TB Portalwaschanlage laut Betreiber Trollius nicht nur für Lastzüge und Radlader, sondern auch den restlichen Firmenfuhrpark. Vom Fiat 500 bis zum Caterpillar 950G machen so ganz unterschiedliche Fahrzeug Station in der Waschhalle. Für die ganz großen Brummis und Radlader aus dem Steinbruch ist vor der Waschhalle allerdings Endstation: Um sie zu reinigen, gibt es Hochdrucklanzen – natürlich auch von Kärcher. kk◂

www.kaercher.com, www.trollius.femikal.de

NUTZFAHRZEUGE EFFIZIENT UND STREIFENFREI WASCHEN

Speziell für professionelle Nutzer in Industrie und Gewerbe hat Chemiespezialist Caramba die Produkte der „Profi-Line“ im Programm. Die „Profi-Line“-Produkte verfügen nach Unternehmensangaben über besonders wirkungsvolle Rezepturen. Zwei der Highlights des Profi-Angebots sind für die Nutzfahrzeugwäsche gedacht: Der Vorreiniger „Citrus-Blitz“ und der „Nfz-Premium-Ablauftrockner“. Wie alle anderen Rezepturen der Profi-Line, so entstanden auch diese beiden Lösungen in den deutschen Forschungslaboren von Caramba und wurden nach eigenem Bekunden eigens entwickelt, um speziellen Problemstellungen bei der Nutzfahrzeugwäsche entgegenzutreten. Hinter dem „Citrus-Blitz“ beispielsweise soll sich ein äußerst wirkungsvoller und effizienter Reiniger mit hoher Schmutzlösekraft verbergen. Laut Caramba eignet sich der Vorreiniger ideal zum Reinigen von Lkw, denn dank eines hohen Anteils an organischen Komplexbildnern soll er in Verdünnungen von 1:20 bis 1:100 mühelos die unterschiedlichsten Schmutzarten, darunter auch Fette, Öle, Ruß und viele andere hartnäckig anhaftenden Rückstände, mühelos entfernen können. Den Produktspezialisten von Caramba zufolge lässt sich der „Citrus-Blitz“ auf allen glatten, wasserunempfindlichen Oberflächen anwenden.

Ein häufiges Problem bei der Nfz-Reinigung ist der Trockenvorgang. Sowohl die Trocknungszeit als auch das -ergebnis lassen den Experten von Caramba oftmals zu wünschen übrig. Hier soll der „Nfz-Premium-Ablauftrockner“ Abhilfe schaffen, welcher eigens zum Trocknen von Bussen mit

Spezialisten-Duo: Mit dem Vorreiniger „Citrus-Blitz“ (vo.) und dem „Nfz-Premium-Ablauftrockner“ aus dem „Profi-Line“-Programm zum gründlichen Reinigen von Lkw und Bussen hat Caramba zwei Produkte für den professionellen Einsatz im Angebot. (Foto: Caramba)

großen Glasflächen und Nutzfahrzeugen mit schwer benetzbaren, hydrophoben Oberflächen wie Kunststoffverkleidungen entwickelt wurde. Der Premium-Ablauftrockner wird im Anschluss an die Wäsche oder während des Klarspülvorgangs über die Dosierpumpe des Spülbogens auf das Fahrzeug gesprüht und soll einen schnellen, großflächigen Wasserablauf gewährleisten. kk◄

www.caramba.eu

EFFEKTIV WASCHEN UND REINIGEN

Für professionelle Saubermänner: Mit den Produkten der Marke „Chemasol“ bietet Nutzfahrzeug-Spezialist Winkler ein umfangreiches Sortiment für die effektive Reinigung und Pflege von Nutzfahrzeugen und die Werkstatt. (Foto: Winkler)

Der erste Eindruck ist wichtig. Dies gilt sowohl für saubere Nutzfahrzeuge als auch für eine saubere Nutzfahrzeugwerkstatt. Denn beides sind Aushängeschilder: Das eine für den Spediteur, den Omnibusunternehmer oder den Transporteur, das andere für den Werkstattbesitzer. Zudem vermittelt Sauberkeit auch Vertrauen und Kompetenz – und nicht zuletzt laufen gut gepflegte Fahrzeuge länger.

Mit den Produkten der Marke „Chemasol“ hält Nutzfahrzeugspezialist Winkler ein umfangreiches Sortiment für die effektive Reinigung und Pflege von Fahrzeug und Werkstatt parat. Das Angebot umfasst neben Wartungs- und Montageprodukten wie Bremsenreiniger, Rostlöser oder Sprühfett auch zahlreiche Reinigungs- und Pflegeprodukte wie Lkw- und Planenreiniger und Graffiti-Entferner. Darüber hinaus bietet das „Chemasol“-Programm auch spezielle Reiniger für Betriebs- und Werkstatteinrichtungen sowie Hautschutz- und Hautpflegeprodukte.

Speziell für Lkw und Busse gibt es einen eigens entwickelten Reiniger, dessen stabiler Schaum organische Öl- und Fettverschmutzungen, Insektenreste, Auspuffgase und sonstigen Straßenschmutz gründlich und schnell entfernen soll. Laut Winkler werden die Produkte ausschließlich in Deutschland aus hochwertigen Rohstoffen gefertigt und regelmäßig in Praxistests auf ihre Wirksamkeit geprüft. „So wird nicht nur die Qualität, sondern auch die Wirtschaftlichkeit der „Chemasol“-Produkte sichergestellt“, verspricht der Nutzfahrzeugspezialist. Zudem seien die Produkte keine konventionellen Reiniger, sondern speziell auf die jeweiligen Anwendungsfall abgestimmt, etwa auf die Fahrzeugaußen- oder Werkstattbodenreinigung.

Eine Übersicht des gesamten „Chemasol“-Sortiments sowie hilfreiche Anwendertipps finden Interessierte im Katalog „Werkstatt- und Betriebsbedarf“. Dieser ist in allen Betrieben von Winkler oder über die Homepage des Unternehmens erhältlich. kk◄

www.winkler.de

SCHMUTZ EINFACH WEGSPRÜHEN

Beim Reinigen von vertikalen und glatten Flächen ist es besonders wichtig, dass der Reinigungsschaum lange haftet und so lange einwirken kann hat. Das tragbare, mobil einsetzbare Schaumgerät „Foam-Matic 5P“ des Schweizer Herstellers Birchmeier soll diese Schaumqualität durch ein neu entwickeltes Schaumsystem erzeugen und mit einem großes Druckpolster und 4 bar Druck ein langes Schäumen gewährleisten. „Mit einem Liter kann man ungefähr 40 Quadratmeter reinigen“, versprechen die Schweizer. Die chemiebeständige Ausführung mit Viton-Dichtungen soll zudem eine breite Anwendung verschiedenster Schaummittel garantieren. In Deutschland gibt es den flexiblen „Foam-Matic 5P“-Sprüher über www.dolly-reinigungsbedarf.de. kk◄

www.birchmeier.com

Simpler Saubermann: Das neue Schaumgerät „Foam-Matic 5P“ von Birchmeier erzeugt einen sehr trockenen, lang haftenden Schaum ohne zusätzliche Pressluft – was das Reinigen von Fahrzeugen und Baumaschinen spürbar erleichtern soll. (Foto: Birchmeier)

LESESTOFF

Seit dem letzten NKW PARTNER sind wieder einige interessante neue Kataloge bei der Redaktion gelandet. Wir haben darin geblättert und stellen Ihnen eine kleine, aber feine Auswahl vor.

VON KLAUS KUSS

Der Jahresbeginn ist für viele Unternehmen des freien Reparatur- und Ersatzteilmarktes eine beliebte Gelegenheit, ihre Sortimentsneuheiten in druckfrischen, neuen Katalogen zu präsentieren. Und trotz digitaler Online-Kataloge und Smartphone-geeigneter Katalog-Apps legen noch viele Firmen großen Wert auf ihre traditionellen Printkataloge – zumal sie in der Werkstatt und am Teiletresen stets gerne genutzt werden. ◄

DT SPARE PARTS www.dieseltechnic.com

Die Marke „DT Spare Parts" von DT Diesel Technic steht für ein Ersatzteil-Vollsortiment für LKW, Anhänger und Busse in garantierter Qualität. Mit einem neuen Spezialkatalog mit Ersatzteilen für die Volvo-Modelle FH, FM, FMX und NH 9/10/11/12/13/16 treibt der niedersächsische Nutzfahrzeugteile-Spezialist die Erweiterung seines Produktprogramms weiter voran. Mit nach eigenem Bekunden mehr als 470 neuen Ersatzteilen wurde die Tiefe des Angebots für die genannten Volvo-Baureihen nochmals deutlich erweitert. Der Katalog enthält auf 884 Seiten mehr als 3.400 verschiedene Ersatzteile der Marke „DT Spare Parts", welche für über 6.400 Referenzen stehen.

EUROPART www.europart.net

In einem weiteren Markenkatalog präsentiert Nutzfahrzeugteilegroßhändler Europart ein breites Programm an Ersatzteilen und Zubehör speziell für Fahrzeuge von MAN. In dem 320 Seiten starken Katalog „MAN Truck" finden Werkstätten und Fuhrparkbetreiber – übersichtlich geordnet, mit farbigem Bild und passender Bestellnummer versehen – gängige Teile für die Baureihen TGX, TGS, TGA, TGM und TGL. Der Katalog gliedert sich in die Rubriken Motor, Antrieb, Federung, Achse und Lenkung, Bremse, Druckluftanlage, Beleuchtung und Elektrik, Karosserie und Fahrerhaus. Neben Produkten bekannter Marken finden sich in dem neuen „MAN Truck"-Katalog auch zahlreiche Teile der Eigenmarke „Europart".

HALDEX www.haldex.com

Ebenfalls neu aufgelegt hat Systemspezialist Haldex seinen Katalog für den europäischen Nachmarkt. Übersichtlich nach Produktgruppen gegliedert, präsentiert dieser auf rund 240 Seiten das gesamte Spektrum an Haldex-Ersatzteilen. Aufgrund umfangreicher Erläuterungen zu den Produktgruppen sowie zahlreichen technischen Details sollen die Artikel leicht zu finden sein – von Gestängestellern und Bremszylindern über Komponenten für Luftfederungen, Liftachsen und die Druckluftaufbereitung bis hin zu Scheibenbremsen. Der Katalog lässt sich auch unter www.haldex.com/findex herunterladen. In gedruckter Form ist er über die Haldex-Verkaufsberater und den autorisierten Teilefachhandel zu bekommen.

FRIGAIR www.frigair.de

Über 200 Neuaufnahmen bereichern den Thermomanagement- und Klimakatalog „Trucks & Vans 2014" von FrigAir. Darunter sind auch Spezialitäten für aktuelle Modelle, etwa Kühlmittel- und Ladeluftkühler für den Volvo FH Euro VI ab Baujahr 2013, die aktuelle Euro-VI-Palette von Renault Trucks und die 5er-Serie von Scania. Zudem wurde das Lieferprogramm für Omnibusse erweitert, etwa um die „Lion's City-Stadtbusse" von MAN.

Weitere Berichte zum Thema Transporter und Nutzfahrzeuge lesen Sie unter:
www.nkwpartner.de/news

MAHLE AFTERMARKET www.mahle-aftermarket.com

Mahle Aftermarket, der auf Ersatzteile spezialisierte Geschäftsbereich des Zulieferers Mahle, stellt interessierten Kfz-Fachleuten seit kurzem mit der „Mahle Aftermarket-App" für Smartphones sämtliche Kataloge, technische Broschüren und Kundeninformationen mobil und in gebündelter Form zur Verfügung. Die Kataloge sind in einem handlichen Format dargestellt und bieten diverse Suchfunktionen, Lesezeichen sowie Indizes, was den Suchenden schneller zum Ergebnis bringen soll. Die App ist kompatibel für die Betriebssysteme iOS und Android und insbesondere für Tablets geeignet.

HELLA/ BEHR HELLA SERVICE www.hella.com, www.behrhellaservice

Seit wenigen Tagen ist der neue Thermomanagement-Katalog 2014/2015 für Nutzfahrzeuge und Transporter von Behr Hella Service im autorisierten Teilefachhandel erhältlich. Der Katalog enthält sowohl fahrzeugspezifische Ersatzteile als auch Universalteile in den Produktgruppen Fahrzeugklimatisierung, Motorkühlung und Kältemittel-Öle. Darüber hinaus wurde er um Kühlmittelpumpen und Kühlmittelpumpen-Kits für Transporter erweitert. Insgesamt erfasst der Katalog 34 Fahrzeugmarken und über 500 verschiedene Fahrzeugmodelle inklusive der jeweiligen Karosserievarianten.

HERTH + BUSS www.herthundbuss.com

Noch praktischer, verständlicher und kundenfreundlicher gibt sich der neue, 180-seitige Katalog „Werkzeuge 2014“ von Herth+Buss. Dieser ist erstmals auch in englischer Sprache erhältlich. Im vorderen Teil informiert eine Übersicht den Nutzer über die 72 Produktneuheiten. Praktisch ist die Gruppierung der Artikel nach ausgewählten Kriterien, beispielsweise sind die Entriegelungswerkzeuge den passenden Flach- und Rundsteckern zugeordnet. Zudem gibt es mehr Anwenderfotos mit praktischen Tipps für den Leser, welche von QR-Codes für die zahlreichen YouTube-Filme ergänzt werden.

MANN-FILTER www.mann-filter.com

Bereits zum Jahresanfang hat Mann-Filter seine grün-gelben Printkataloge für 2014/15 an die Kunden verschickt. Benutzerfreundlich listet das insgesamt aus mehreren Einzelkatalogen bestehende, über 21.700 Seiten starke Verzeichnis passende Produkte für mehr als 39.000 Fahrzeuge und Maschinen auf – darunter über 4.300 Filter für 11.500 Pkw und Transporter, 8.200 Lkw und Busse, wobei 230 Filtertypen davon komplett neu sind. Die 2014er Kataloge sind ab sofort auch als CD-ROM, auf der Homepage des Filterspezialisten sowie über die Mann-Filter-App für Smartphones verfügbar.

VALEO www.valeo.com

Bei NKW ist Valeo mit Kupplungen im OE-Geschäft gut vertreten: nach eigenem Bekunden läuft in Europa jeder zweite Lkw mit einer Kupplung von Valeo vom Band. Nun möchte der Zulieferer auch im Aftermarkt für landwirtschaftliche Fahrzeuge Fuß fassen – zumal dort der OE-Anteil bereits 20 Prozent betrage. Der 2014er Katalog enthält mittlerweile mehr als 200 Referenzen, darunter über 100 neue Artikel, in Erstausrüsterqualität für 48 Hersteller, darunter Fendt, Massey Ferguson, Valtra (Agco Group), New Holland, Steyr, Fiat und Ford (CNH Group). Starter und Generatoren sollen folgen.

ZF SERVICES www.zf.com

„ZF Lenksysteme – Lenkgetriebe und Lenkungspumpen für Nfz“ heißt ein soeben erschienener Katalog von ZF Services. Es ist nach eigenem Bekunden die erste Publikation des After-Sales-Spezialisten, welche das komplette Nutzfahrzeug-Portfolio der neuen Produktmarke ZF Lenksysteme auf 713 Seiten präsentiert. Mehr als 170 Referenzen für Lenkgetriebe und Lenkungspumpen in Erstausrüsterqualität für Lkw und Busse sind darin enthalten – und dank der Produktabbildungen einfach zu identifizieren. ZF Services stellt seine Kataloge als Druckausgabe über autorisierte Teilegroßhändler sowie als PDF zum Download auf www.zf.com/services/katalog zur Verfügung und bildet die Produkte im Online-Katalog „WebCat“ ab.

NTS Wenn es um Alternativen geht ...

Schulung und Beauftragung

- Nach § 57b StVZO in Verbindung mit Anlagen XVIII und XVIIId StVZO und nach § 57d StVZO
- Prüftechnik
- Digitale Kontrollgeräte
- Auslese- und Auswertsysteme für digitale Kontrollgeräte
- Fahrtschreiber
- Thermorollen, Aufbewahrungsmappen
- Diagrammscheiben
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Sämtliches Zubehör
- Archivierungsschulungen für digitale Kontrollgeräte

NTS GmbH, Rudolf-Diesel-Str. 10a, D-67133 Maxdorf, Tel. 06237/9274-0
Fax 06237/60877, service@nts-gmbh.de, www.nts-gmbh.de

ALTERNATIVPROGRAMM FÜR NKW-PROFIS

Neue Besen kehren gut: Mit der Internet-Plattform www.truckcrew.de will die Select AG nun auch im harten Nutzfahrzeugteile-geschäft mitmischen. (Foto: Select)

Mit einer eigenen Nutzfahrzeugteile-Plattform will die Select AG nun auch im hart umkämpften NKW-Teilegeschäft mitmischen. Dazu hat die Andernacher Teilehandelskooperation vor kurzem eine eigene Internetpräsenz geschaffen. Hinter der Webseite www.truckcrew.de verbergen sich einer Unternehmensmitteilung zufolge vier auf NFZ-Teile spezialisierte Großhandelspartner der Select AG. Nach eigenem Bekunden will man mit dem Dienstleistungsprogramm „TruckCrew" ein umfangreiches Angebot an Markenersatzteilen in Erstausrüsterqualität mit professionellem Service speziell für Nutzfahrzeug-Spezialisten verknüpfen.

Zur Zielgruppe von „TruckCrew" gehören laut Stephan Westbrock, Vorstand der Select AG, vor allem freie Nutzfahrzeug-Werkstätten, Speditionswerkstätten, kommunale Betriebshöfe, Fuhrparkbetreiber, öffentliche Busbetriebshöfe und private Busunternehmen sowie Bauunternehmen, Betriebswerkstätten und Entsorgungsbetriebe, welche Wert auf Qualität und Verlässlichkeit bezüglich der angebotenen Ersatzteile legen. Nach eigenem Bekunden sollen derzeit über 100.000 verschiedene Artikel ständig verfügbar sein. Dazu soll ein ausgeklügeltes Lager- und Logistikkonzept sicherstellen, dass der Besteller die gewünschten Ersatzteile innerhalb kürzester Zeit erhält.

Die neue Internetpräsenz bündelt nach Unternehmensangaben die umfangreiche Erfahrung von vier NFZ-Teilegroßhändlern der Select AG. „TruckCrew" soll demnach „professionellen Service mit einem umfangreichen Angebot von Markenersatzteilen in Erstausrüsterqualität für Nutzfahrzeuge" kombinieren. Dazu soll die klassische Abgasanlage ebenso gehören wie ein breit angelegtes Werkstattausrüstungsprogramm. Man wolle den Nutzfahrzeugkunden mit „TruckCrew" ein Dienstleistungsprogramm bieten, das eine schnelle Ersatzteillieferung sicherstelle und minimale Standzeiten der Fahrzeuge garantiere, verspricht Westbrock.

Ein wichtiger Baustein im Bestellprozess ist laut Westbrock das eigens für „TruckCrew" entwickelte Online-Informationssystem „AutoTeilePilotPLUS". Dieses verfüge über eine praktische Freitextsuche, so dass NKW-Kunden schnell und auf simple Weise mit wenigen Mausklicks die gewünschten Artikel ordern könnten, so Westbrock weiter. kk◄

www.truckcrew.de

FENSTERHEBER FÜR LKW UND BUSSE

Ständiges Auf und Ab: Neben kompletten Fensterhebern in den unterschiedlichsten Ausführungen bietet das Sortiment der Marke „DT Spare Parts" auch alle gängigen Zubehörteile. (Foto: DT Diesel Technic)

Solange der Fensterheber klaglos funktioniert, macht sich kaum jemand Gedanken darüber. Ist er allerdings defekt, ist schneller Ersatz gefragt. Während in älteren Lkw und Bussen noch mechanische, kurbelbetätigte Fensterheber Dienst tun, findet man in moderneren zunehmend elektrische Fensterheber. Mit seiner Produktmarke „DT Spare Parts" bietet Nutzfahrzeugteile-Spezialist DT Diesel Technic eine breite Palette an Fensterhebern.

Neben Seilzug-Hebern mit Seiltrommel, bei denen ein über eine Umlenkrolle laufender Bowdenzug die Seitenscheibe auf und ab fährt, gibt es auch Scherenheber mit zahnradbetätigten Hebearmen. Beide Varianten gibt es in mechanischen und elektrischen Ausführungen. Nach eigenem Bekunden zeichnen sich die „DT Spare Parts"-Ersatzheber durch eine hochwertige Verarbeitung aus: die Scherenheber beispielsweise werden in Stanzbiegetechnik aus verzinktem Stahlblech hergestellt, was einerseits eine hohe Formstabilität und anderseits einen guten Korrosionsschutz gewährleisten soll.

Exakte Schweißpunkte und präzise Vernietungen, um die einzelnen Bestandteile miteinander zu verbinden, sollen ebenso wie passgenaue Gleitstücke aus hochfestem, verschleißarmem Kunststoff an den Enden der Hebearme eine langanhaltende, zuverlässige Funktion sicherstellen. Passgenaue eingepresste Befestigungspunkte, welche teilweise mit einem Gewinde zum problemlosen Verschrauben ausgestattet sind, sollen eine simple Montage erlauben. Ebenso wie geprüfte Steckverbindungen, welche ein Verpolen ausschließen sollen. kk◄

www.dieseltechnic.com

... und wenn es tropft,
LECWEC
für alle Ölsorten und alle Ölsysteme
www.qmi.de

SICHERHEIT BEIM TURBO-TAUSCH

Turbolader sicher tauschen: Damit die Lager des neu eingebauten Turboladers nicht trocken laufen, bis der Motoröldruck aufgebaut ist, empfehlen die Turboladerspezialisten von Dana die Erstbefüllung der Lagerstellen mit dem synthetischen Hochleistungsschmierstoff „Reinzoadd" von Victor Reinz. (Foto: Dana/Victor Reinz)

Ein kritischer Moment für den soeben erneuerten Turbolader ist den Fachleuten des Neu-Ulmer Dichttechnikspezialisten Dana zufolge der erste Anlauf. Hintergrund: Im Normalbetrieb ist der Turbolader in den Ölkreislauf des Motors eingebunden, so dass die empfindlichen Lagerstellen permanent von Öl umspült sind. Nach einem Turboladertausch sind die Lagerstellen jedoch zunächst einmal „trocken", da sich der erforderlichen Öldruck erst mit dem Motorstart aufbaut und sich die Lagerstellen des Laders mit dem notwendigen Öl füllen können– und dies erfolgt den Fachleuten von Dana zufolge mit einer gewissen Verzögerung.

Um diese kritische „trockne Phase" zu überbrücken und eine unnötige Vorschädigung des neuen Turboladers zu verhindern, liefert das Unternehmen unter seiner Produktmarke „Victor Reinz" seit kurzem mit dem synthetischen Hochleistungsschmierstoff „Reinzoadd" ein spezielles Additiv zur sicheren Erstbefüllung von Turboladern. Aufgrund seiner besonderen Wirkstoffkombination soll es einen reibungslosen Erststart nach dem Austausch sicherstellen.

„Vor der ersten Inbetriebnahme muss unbedingt eine vollständige Erstbefüllung des Turboladers erfolgen. Ansonsten läuft der Turbolader heiß und es kommt zu irreparablen Schäden – bis hin zum Totalausfall", warnen die Fachleute von Victor Reinz. „Reinzoadd" beinhaltet den Festschmierstoff MoS2 sowie weitere Zusatzstoffe, welche auf allen Lageroberflächen des Turboladers einen hoch belastbaren Gleitfilm bilden und dadurch Reibung und Verschleiß reduzieren sollen – und darüber hinaus nach Unternehmensangaben auch noch beste Notlaufeigenschaften bieten. „Damit ist der neue Turbolader sofort startbereit", versprechen die Experten von Dana. Sie empfehlen „Reinzoadd" für jede Turboladermontage – vom klassischen Abgasturbolader bis hin zum Lader mit variabler Turbinengeometrie VTG. kk◄

www.victorreinz.com

ABS-POLRAD INKLUSIVE

Aus 3 wird 1: Damit NKW-Werkstätten bei Bremsenreparaturen an MAN-Lkw die Bremsscheibe und den Reparatursatz für das ABS-Polrad nicht separat beschaffen müssen, hat PE Automotive mit „Quickie" eine spezielle Ersatzbremsscheibe entwickelt, bei der das Polrad bereits integriert ist.
(Foto: PE Automotive)

„Bei MAN TGL-Modellen führte der Weg des Ersatzteileinkaufs „Reparatursatz ABS Polrad" bisher ausschließlich über den OE-Teilemarkt. Zu diesem Anlass hatte der Reparateur dann häufig auch die dazugehörige Bremsscheibe auf dem Einkaufszettel", wissen die Bremsenexperten des Eneppetaler Nutzfahrzuegteile-Spezialisten PE Automotive. Um dieses Dilemma zu beseitigen, haben die Produktexperten von PE eine interessante Lösung entwickelt, welche dem umständlichen getrennten Einkauf von Bremsscheibe und zusätzlichem Reparatursatz ABS-Polrad ein Ende bereiten soll. Denn bei der von PE als „Quickie" bezeichneten Produktentwicklung handelt es sich um ein einziges Ersatzteil, das sämtliche Komponenten in einer vereint – und damit sofort einbaufertig ist. „Mit unserer Spezial-Lösung spart die Werkstatt dem Kunden sowohl Einbauzeit als auch Ersatzteilkosten", erklärt ein Sprecher des Unternehmens.

Im eKatalog auf der Homepage des nordrhein-westfälischen Nutzfahrzeugteile-Spezialisten lässt sich das „Spezialersatzteil Bremsscheibe mit integriertem Polrad" passend für die Hinterachse von MAN TGL-Modellen über die Eingabe der PE-Artikelnummer 036.130-10A oder den Original-Ersatzteilenummern der Bremsscheibe oder des Reparatursatzes für das ABS-Polrad finden. Die Spezial-Bremsscheibe hat laut PE eine KBA-Zulassung entsprechend der für Bremsenkomponenten geltenden ECER90-Norm. kk◂

www.pe.de

LADUNGSSICHERUNG IM FOKUS

Zunehmend wichtig: Das Thema „Ladungssicherung" gewinnt immer mehr an Brisanz. Seit kurzem spielt der Künzelsauer Direktvertreiber Berner mit einem eigenen Programm nun auch im „Lasi-Geschäft" mit. (Foto: Berner)

Das Transportgeschäft in Deutschland wächst schon seit Jahren stetig. „Im selben Maß, wie die Zahl der Lkw wächst, wächst auch das Gefahrenpotential, das von der Ladung der Fahrzeuge ausgeht. Damit wird die Ladungssicherung immer wichtiger", prognostizieren die Ladungssicherungsspezialisten von Berner. Deshalb hat das Künzelsauer Direktvertriebsunternehmen das Thema „Ladungssicherung" vor kurzem nun auch in sein Portfolio aufgenommen.

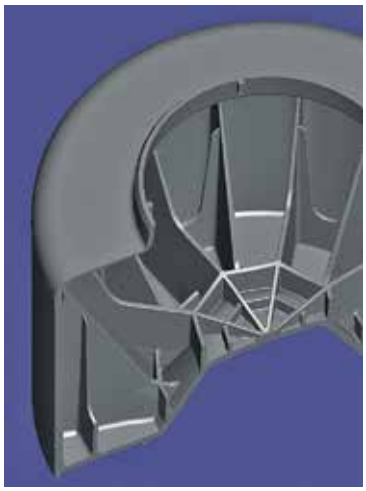
In einem ersten Schritt hatten die Künzelsauer das Thema Zurrgurte angegangen und beispielsweise Langhebelzurrgurte mit bis zu 600 daN und längere Abmessungen neu in ihr Sortiment aufgenommen. Im zweiten Schritt will Berner nun die Produktpalette um Zubehörteile wie Kantenschutzwinkel, Hebegurte und Klemmbalken in neuen Abmessungen ausbauen. Darüber hinaus gibt es ein eigenes Schulungspaket mit verschiedenen Produktmustern wie Ratschenzurrgurten, Kantenschutzwinkeln, Antirutschmatten und einer umfangreichen Schulungspräsentation sowie einem Schulungsbuch der Prüforganisation Dekra.

Mit dem Paket, welches darüber hinaus auch noch Arbeitsunterweisungen, eine Checkliste zur optischen Prüfung der Lasi-Mittel, ein anschauliches Ladungssicherungs-Poster sowie einen Wissenstest rund um die Ladungssicherung enthält, können laut Berner Speditionen ihre Fahrer und Logistikmitarbeiter zu dem wichtigen Thema selbst schulen. „Dies gibt den Speditionen die Sicherheit, ihre Angestellten ausführlich unterwiesen zu haben und ihrer Fürsorgepflicht nachgekommen zu sein. Zudem fallen für die Firmen die Kosten einer externen Schulung der Mitarbeiter weg", so ein Sprecher von Berner.

Interessierte bekommen weitere Informationen über die „Berner-App" sowie über die Homepage des Direktvertreibers. kk◂

www.berner.de

LEICHTE(R) FEDERN MIT LUFT



Damit Nutzfahrzeughersteller ihre Ladekapazitäten erhöhen und die Abgasnorm Euro VI erfüllen können, hat ContiTech Air Spring Systems eine neue Generation an Leichtbauluftfedern entwickelt. Deren Besonderheit sind Kolben aus Kunststoff anstelle der bislang üblichen Kolben aus Stahl oder Leichtmetall. Dennoch sollen die neuartigen Leichtbaukomponenten nach Unternehmensangaben „mindestens die gleiche Qualität und Leistungsfähigkeit besitzen wie herkömmliche Luftfedern". Für die Erstausrüstung entwickelt, sollen die leichten Luftfedersysteme in identischer Form auch für den Ersatzmarkt produziert werden, so ContiTech. kk◂

www.contitech.de

Hersteller für innovative modulare Werkstattsysteme!
ATH
ATH-Heinl
ATH RG 7.5-6
ATH 7226
ATH-Heinl GmbH & Co. KG * Kauerhofer Str. 2 * 92237 Sulzbach-Rosenberg
Tel.:+49 (0)9661-87764-00 * Fax:+49 (0)9661-87764-01 * info@ath-heinl.de * www.ath-heinl.de

MORE SPEED – MORE POWER

So lautet das Motto der „Trost-Schau 2014“ in der Halle 1 der Landesmesse Stuttgart am Stuttgarter Flughafen. Vom 17. bis 18. Mai 2014 warten dort von 9:00 bis 17:00 Uhr über 250 Vertreter der Lieferanten des Stuttgarter Kfz-Teilegroßhändlers auf rund 26.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche in diesem Jahr auf die Besucher und stellen Kfz-Teile, neueste Werkstattausrüstung und Werkzeuge, aktuelle Diagnosetechnik sowie Dienstleistungen und Services für die moderne Kfz-Werkstatt vor. Und wie schon in den vergangenen Jahren, dürften auch diesmal wieder die Nutzfahrzeug-Profis unter den Fachbesuchern wieder voll auf ihre Kosten kommen.

Das Motto „More Speed – More Power“ nimmt nach Unternehmensangaben Bezug auf die Welt des Rennsports – seien es Grand-Prix-Rennen im Stile der 70er Jahre oder die Le-Mans-Rennen. Entsprechend gespannt darf man auf das Rahmenprogramm sein, das in der Messehalle genauso wenig fehlen wird wie die traditionelle „Trost-Schau-Tombola“ mit Preisen im Gesamtwert von über 100.000 Euro. kk◂

www.trost.com

Die „Trost-Schau 2014“ steht unter dem Motto „More Speed, More Power“. Am 17. und 18. Mai 2014 dreht sich in der Stuttgarter Landesmesse wieder alles rund um Kfz-Teile, Werkstattausrüstung und Dienstleistungen. (Foto: Trost)

Weitere Berichte zum Thema Transporter und Nutzfahrzeuge lesen Sie unter:
www.nkwpartner.de/news

Mehr Sicherheit beim Laden: Zu den jüngsten Neuaufnahmen im Lasi-Portfolio von Europart zählt ein Zurrgurt-Set inklusive vier Kantenschutzwinkeln und der Ladungssicherungsscheibe „Trucker's Disc“. (Foto: Europart)

MEHR LADUNGSSICHERUNG AUS HAGEN

Beim Hagener Nutzfahrzeugteile-Spezialisten Europart spielt das Thema Ladungssicherung eine wichtige Rolle. Was sich nicht zuletzt in einem breit angelegten Produktprogramm widerspiegelt, sondern auch darin, dass das Unternehmen die Artikel auch als „Europart“-gelabelte Eigenmarke anbietet.

Zu den jüngsten Neuaufnahmen im Lasi-Portfolio zählt ein Zurrgurt-Set inklusive vier Kantenschutzwinkeln und der Ladungssicherungsscheibe „Trucker's Disc“. Mit dieser kann der Anwender auf simple und schnelle Art und Weise die korrekte Anzahl der notwendigen Zurrgurte ermitteln. Das Zurrgurt-Set besteht aus zwei Zurrgurten mit Profilhaken und einer Langhebelratsche. Es soll sich den Produktinformationen zufolge für unterschiedliche Lasten, Fahrzeugböden und Zurrwinkel eignen.

Eine weitere Auswahl an Ladungssicherungsprodukten wie Zurrschienen, Zurrmulden, Zurrbügel, Kettenhaken sowie Zurrgurten in verschiedenen Längen und Größen – auch von anderen namhaften Anbietern – finden Interessierte zudem in dem Katalog „Trailer Bestseller“. Beispielsweise den Zurrgurt „DoTension“ von Dolezych, ein bewährter Zurrgurt für das Niederzurren. Den Produktinformationen zufolge kann damit der Anwender im Vergleich zu herkömmlichen Gurten bis zu 390 daN mehr Vorspannkraft erreichen, was einer Steigerung von 130 Prozent entspreche. „Folglich müssen durch die höhere Vorspannkraft des „DoTension“ weniger Zurrgurte eingesetzt werden“, erklären die Lasi-Spezialisten von Europart. kk◂

www.europart.net

Schneller bei der AU: Das neue „MDS 305“ von AVL Ditest ist maßgeschneidert für die AU in NKW-Werkstätten. Handliche, robuste Messmodule, die alle über Bluetooth an den PC angebunden sind, erlauben eine maximale Bewegungsfreiheit. Das kompakte AU-System lässt sich platzsparend in einer Wandhalterung unterbringen. (Foto: AVL Ditest)

MASSGESCHNEIDERTES AU-SYSTEM

Mit dem „MDS 305“ hat der Fürther Diagnosespezialist AVL Ditest eine neue Lösung zur Abgasmessung im Köcher, welche nach eigenem Bekunden „maßgeschneidert“ für NKW-Werkstätten ist. Das Interessante daran sind die handlichen, robusten Messmodule, welche via Bluetooth mit dem PC kommunizieren und damit eine maximale Bewegungsfreiheit während der Messung erlauben sollen. „Das MDS 305 bietet NKW-Werkstätten eine Flexibilität bei der Abgasuntersuchung (AU), die es so bislang noch nicht gab“, berichtet Michael Helmert von AVL Ditest. Möglich werde dies durch eine stabile, kabellose Bluetooth-Anbindung aller Messmodule an den PC, so der Diagnosespezialist. Der Anwender könne sogar bei sehr großen Nutzfahrzeugen wie Gelenkbussen eine AU „im Alleingang und im Fahrerhaus sitzend“ erledigen.

Das Drehzahl- und Öltemperaturmessmodul „AUX 2000“ habe man hierzu mit einem Magnetfuß ausgestattet, so dass es sich einfach an der Fahrzeugkarosserie anbringen läßt, so Helmert. Zudem sollen dank der neuartigen Anbringung die Demontage, das manuelle Kalibrieren sowie ein zeitaufwändiges Einstellen entfallen, was eine zügige AU gewährleiste. Auch sei der Platzbedarf des „MDS 305“ durch die Verwahrung aller Geräte in einer Wandhalterung nur gering, was dem Arbeitsalltag in NKW-Werkstätten zugutekomme.

Beim „MDS 305“ hätten sich die Entwickler von AVL Ditest besonders an Kundenwünschen orientiert und unter anderem auf den bislang üblichen AU-Wagen sowie unhandliche, verschleißanfällige Kabel verzichtet, so Helmert. Ein einfaches Handling – und damit mehr Arbeitseffizienz bei der AU – soll zudem die Allround-Sonde der wartungsarmen Trübungsmesskammer bringen: Sie lässt sich den Produktinformationen an allen Arten von Abgasanlagen zur Endrohrmessung einsetzen. Zudem sollen die Aufwärmzeiten der Geräte gering ausfallen – laut AVL Ditest unter zwei Minuten. Zusammen mit der einfachen Bedienung und der unkomplizierten Suche in der Fahrzeugdatenbank soll sich mit dem „MDS 305“ eine Nutzfahrzeug-AU deutlich schneller als bisher erledigen lassen. kk◂

www.avlditest.com

SICHER STARTEN

Ganz ohne Spannungsspitzen: Beim Fremdstarten kann es zu folgenschweren Fehlern kommen. Wer auf Nummer sicher gehen möchte, setzt einen sicheren Startbooster wie den „Safety Xtreme" von KS Tools ein. (Foto: KS Tools)

Wenn Nutzfahrzeuge fremdgestartet werden müssen, kann es leicht zu folgenschweren Fehlern kommen. „Wer nicht jeden Tag mit einem Booster umgeht, kann viel falsch machen", weiß Ralf Oehmig, Produktmanager bei KS Tools. „Sowohl beim Verpolen als auch bei der Wahl der Spannung sind viele Starthelfer überfordert", weiß Oehmig. „Und werden dann noch die Reihen- oder Parallelschaltung der Batterie ignoriert oder gar die Klemmen falsch gesetzt, kann das eine oder andere Steuergerät an Bord in Mitleidenschaft gezogen werden." Aber auch ein Schaden am Booster selbst in Verbindung mit einer explodierenden Batterie sei keine Seltenheit. „Ebenso lässt ein Kurzschluss schnell Kabel, Verbindungen und Platinen zu „Elektronikschrott" werden", warnt Oehmig.

Abhilfe soll der Booster „Safety Xtreme" von KS Tools schaffen. Das nach Unternehmensangaben „sicherste Gerät am Markt" weist einige Merkmale auf, die Beschädigungen sowohl am Fahrzeug als auch am Gerät wirksam verhindern. Denn die Sicherheitsschaltung gibt erst dann Strom auf die Klemmen, wenn alles korrekt angeschlossen wurde. Darüber hinaus prüft das Gerät, ob die Verbindung kurzschlusssicher ist und die richtige Spannung anliegt. Ebenso könne der Booster erst dann betätigt werden, wenn auch die Fahrzeugbatterie in Ordnung sei: Das Gerät gibt den Stromfluss nur dann frei. Dies höre der Mechaniker sicher am Klacken des eingebauten Relais. Dadurch bestehe weder Gefahr für die empfindliche Fahrzeugelektronik, noch für die Batterie oder gar den Mechaniker selbst. Der integrierte Akku wird mit einer speziellen Technik aufgeladen, um den Akku jederzeit in einem bestmöglichen Zustand zu erhalten. kk◂

www.kstools.com

SICHER LADEN

Sicher laden: Das Ladegerät „Gysflash 30-24 HF" des französischen Ladetechnikspezialisten GYS ist eine auf Invertertechnologie basierende, stabilisierte Spannungsquelle mit 30A-12V beziehungsweise 15A-24V und vier Funktionen: Laden – Batteriewechsel – Diagnose – Showroom. (Foto: GYS)

Das Inverter-Ladegerät „Gysflash 30-24 HF" des französischen Ladetechnikspezialisten GYS ist eine stabilisierte Spannungsquelle (30A-12V beziehungsweise 15A-24V) mit vier Funktionen. Sie beherrscht laut Hersteller neben klassischem Laden und Schnellladen aktueller Batterientypen mit den optimalen Ladekurven auch die wie die Spannungsversorgung des Bordnetzes bei einem Batteriewechsel, so dass die Speicherinhalte der Steuergeräte erhalten bleiben. Darüber hinaus stützt das „Gysflash 30-24 HF" 12- und 24-V-Batterien während der Diagnose und ermöglicht zudem die Spannungsversorgung von Standfahrzeugen, beispielsweise im Ausstellungsraum oder im „Winterlager". Im so genannten „EASY-Modus" soll sich der Schnellader automatisch auf die vorliegende Batteriekapazität einstellen und sogar tiefentladene, teilsulfatierte Batterien mit einer Restspannung von nur 2 V wieder „zum Leben erwecken", verspricht GYS. Ein beleuchtetes Digitaldisplay und die leicht verständliche, mehrsprachige Bedienerführung sowie die flache Bauweise zählen nach Unternehmensangaben zu den Merkmalen des kompakten, französischen Werkstatthelfers. kk◂

www.gys-schweissen.com

RUSSVERBOT

Ab dem Sommer 2014 gilt in Wien, dem Burgenland und Teilen Niederösterreichs ein Fahrverbot für Lkw und Sattelzüge mit Euro-I-Motor. Ab Anfang 2016 sollen dann auch Euro II-Fahrzeuge dort nicht mehr fahren dürfen.

Aus für „Rußschleudern": Wegen erhöhter Feinstaubbelastungen gelten ab Sommer 2014 im Osten Österreichs Fahrverbote für Lkw- und Sattelzugfahrzeuge, die lediglich die Abgasnorm Euro I erreichen. (Foto: Scania)

VON LUTZ LISCHKA

Lastwagen älterer Jahrgänge dürfen im kommenden Sommer im Osten Österreichs nicht mehr „husten": Wegen erhöhter Feinstaubbelastungen tritt in Wien, dem Burgenland sowie in Teilen von Niederösterreich ein Fahrverbot für Lkw und Sattelzugfahrzeuge mit Euro I-Motor, die bis September 1996 zugelassen wurden, in Kraft. Ab Beginn 2016 sollen dann auch Euro-II-Lkw unter das Fahrverbot fallen.

WIEDERHOLT ZU VIEL FEINSTAUB

Die Feinstaubbelastungen haben in der Vergangenheit immer wieder die Grenzwerte überschritten. Ab bestimmter Luftschadstoffwerte – die Anzahl der Tage mit erhöhter Feinstaubbelastung, die überschritten werden – müssen „wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität" getroffen werden. Eine dieser Maßnahmen ist es, den schwarzen Rauch aus alten Lkw-Motoren „abzudrehen". Alle jüngeren Lkw, die noch eingesetzt werden dürfen, müssen dann ab 1. Jänner 2015 mit einer speziellen Plakette gekennzeichnet werden, die einmalig rund 30 Euro kostet und bei Kfz-Werkstätten erhältlich ist.

Das Fahrverbot enthält keine Einschränkung bezüglich der Gewichtsklasse der Lkw. Daher sind auch Fahrten mit alten Klein- und Kleinst-Lkw verboten, beispielsweise Fiskal-Lkw, Kleintransporter, Business-Vans oder Geländewagen, die als Lkw zugelassen sind. Da die Fahrverbote vorerst nur für Lkw und Sattelzugfahrzeuge gelten, sind allerdings Sonderkraftfahrzeuge wie selbst fahrende Arbeitsmaschinen oder Wohnmobile nicht vom Fahrverbot betroffen. Das Verbot gilt demnach nur für jene Kraftfahrzeuge, die im Zulassungsschein die Eintragung „Lastkraftwagen" oder „Sattelzugfahrzeug" aufweisen.

„LÖCHRIGES" FAHRVERBOT

Doch Umweltschützer bemängeln, dass das „generelle Fahrverbot" von Beginn an „durchlöchert" sei, da es zu viele Ausnahmen gebe. So dürften Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft, Fahrzeuge für deren Benützung „ein überwiegend öffentliches Interesse" bestehe und Lkw bis zu zwölf Tonnen Höchstzulassungsgewicht, die von Unternehmern verwendet werden, deren gesamte Lkw-Flotte maximal vier Lkw umfasse sowie bestimmte Fahrzeuge für den Flugplatzbetrieb trotz des „Rußverbots" betrieben werden.

Darüber hinaus gibt es Ausnahmen in Wien und Niederösterreich: Für Lkw mit sehr kostenintensiven Spezialaufbauten sowie für historische Fahrzeuge (älter als 30 Jahre), die nicht ständig verwendet werden. In Wien dürfen zudem betroffene Fahrzeuge im Schaustellergewerbe fahren und in Niederösterreich brauchen sich Heeres-Fahrzeuge, Fahrzeuge im öffentlichen Interesse, Fahrzeuge mit dem Nachweis einer entsprechenden Filtervorrichtung sowie Lkw und Sattelzugfahrzeuge bei Fahrten zu und von Vertragswerkstätten für Reparatur- oder Wartungsarbeiten nicht an das Fahrverbot halten.

Während in Wien und im Burgenland das gesamte Bundesland betroffen sind, sind in Niederösterreich folgende Bezirke teilweise betroffen: Wien-Umgebung, Mödling, Korneuburg, Gänserndorf und Bruck an der Leitha. Im Burgenland gilt dieses Fahrverbot jedoch nur für Lkw bis Baujahr 1991 und älter. ◄

BIO-LOGISCH

Die Tiroler Spedition Nothegger ist künftig noch umweltfreundlicher unterwegs: Sie betreibt künftig 220 neue Euro-VI-Scania-Lkw mit Bio-Diesel-Motor.

Scania bietet eine breite Palette an Bio-Diesel-geeigneten Euro-VI-Motoren. Nothegger in Tirol will mit seinen neuen Euro-VI-Scanias bis zu 4.000 Euro pro Jahr und Lkw sparen. (Fotos: Scania)

Saubermänner: Der 13-Liter-Reihen-Sechszylinder wird sowohl mit 331 als auch 360 kW sowie mit SCR- und EGR-Abgasnachbehandlungssystem angeboten.

(Foto: drubig-photo - Fotolia.com)

VON LUTZ LISCHKA

Die österreichische Spedition Nothegger Transport Logistik aus St. Ulrich am Pillersee an der Tiroler – Salzburger Grenze orderte 220 Lkw von Scania mit Bio-Diesel-tauglichen Euro-VI-Motoren. Der Auftrag folgt der Einführung des Reihen-Sechszylinder-13-Liter-Motors, der 331 kW leistet und den Euro-VI-Standard erfüllt – und dies auch mit Bio-Diesel im Tank. Die Auslieferung der neuen Fahrzeuge soll laut Scania im April 2014 starten.

PRESTIGETRÄCHTIGER AUFTRAG

„Dies ist ein prestigeträchtiger Auftrag", erklärte dazu Christian Teichmann, Direktor von Scania Österreich. „Scania hat viel investiert, um ein breites und tief gestaffeltes Programm von Euro-VI-Motoren anzubieten. Es zeigt sich, dass wir die Wünsche unserer Kunden richtig beurteilt haben." Nothegger Transport Logistik verfügt über 13 internationale Niederlassungen, unter anderem auch in Italien und der Slowakei. Das europaweite Logistiknetzwerk des Unternehmens deckt die gesamte Transportwelt ab: Lebensmitteltransporte in Kühlfahrzeugen und Transporte mit Planenfahrzeugen bilden das Kerngeschäft. Sondertransporte sowie Abfall- und Gefahrguttransporte werden ebenfalls abgewickelt.

Die 1992 gegründete Spedition betreibt insgesamt rund 750 Lkw. Bei den aktuell bestellten Scania handelt es sich um 4x2-Sattelzugmaschinen, die vor allem für den Fernverkehr eingesetzt werden, sowie um 6x2-Fahrgestelle. Sämtliche Fahrzeuge sind mit Reparatur- und Wartungsverträgen ausgestattet.

STEUERERLEICHTERUNG FÜR BIO-DIESEL

In Österreich wird die Verwendung von Bio-Diesel in Form von Steuererleichterungen und entsprechend niedrigeren Preisen an den Zapfsäulen gefördert. „Trotz des etwas geringeren Energiegehalts von Bio-Diesel und dem etwas vermehrtem Wartungsaufwand rechnen wir damit, mit den neuen Fahrzeugen die Betriebskosten zu senken. Bei einer Gesamtlaufleistung von 150.000 Kilometern pro Jahr kann die Kostensenkung pro Lkw zirka 4.000 Euro betragen", rechnet Geschäftsführer Karl Nothegger Jun. vor.

„Bei Scania Österreich schätzen wir es sehr, für Nothegger die erste Wahl bei dem Kauf von Lkw mit Bio-Diesel-Motoren zu sein", kommentiert Robert Techler, Scania-Regionaldirektor Tirol und Salzburg. „Wir sind stolz darauf, dass kraftfahrzeugtechnische Kompetenz, Vertriebseffizienz und Servicequalität für Nothegger bei diesem Vertrag entscheidende Faktoren waren", so Teichmann.

BREITES BIO-DIESEL-ANGEBOT

Scania setzt nach eigenem Bekunden die Einführung weiterer Euro-VI-zertifizierter Motoren fort, die für den Betrieb mit 100 Prozent Bio-Diesel vorgesehen sind. Im Oktober 2013 stellten die Skandinavier ihren robusten Fünfzylinder-9-Liter-Bio-Diesel-Motor in zwei verschiedenen Versionen vor – mit 235 und 265 kW. Darauf folgt nun der 13-Liter-Motor, für den Nothegger sich entschieden hat. Der 13-Liter-Reihen-Sechszylinder wird sowohl mit 331 als auch 360 kW sowie mit SCR- und EGR-Abgasnachbehandlungssystem lieferbar sein.

Weiterer Bio-Diesel-Motoren mit verschiedenen Leistungsstufen und Hubräumen sind geplant. Jedoch lassen sich laut Scania sämtliche Dieselmotoren, die für Euro VI zertifiziert sind, schon jetzt in der Grundausführung mit einer Bio-Diesel-Zumischung von bis zu zehn Prozent betreiben. ◄

www.scania.at

KRAFTSTOFFSPAREN MIT DER APP

Die Fahrer von Volvo-Lkw können künftig ihren Kraftstoffverbrauch auch über ihr Smartphone kontrollieren: In „Dynafleet", dem Flottenmanagement-System von Volvo-Trucks, ist unter anderem auch eine App enthalten, über welche die Fahrer ihre effiziente Fahrweise überprüfen können. Die „Fuel Efficiency Score" (Kraftstoffverbrauchwert) genannte Minianwendung stuft die Fahrweise des Lenkers in vier Bereichen ein, die sich auf den Kraftstoffverbrauch auswirken: „Vorausschauendes Fahren und Bremsen", „Nutzung von Motor und Getriebe", „Anpassung der Geschwindigkeit" sowie „Stillstand". Die Ergebnisse werden schließlich von dem Programm zu einem Gesamtresultat zusammengefasst. Ziel sei es, den Kraftstoffverbrauch nachhaltig zu senken. „Wenn sich Fahrer einen wirtschaftlichen Fahrstil aneignen, können sie die Kraftstoffkosten eines Transportunternehmens um bis zu sieben Prozent senken", versprechen die Verantwortlichen von Volvo Trucks. LL◄
www.volvo-trucks.at

Spar-Helfer: Die Kraftstoffkosten machen zwischen 25 und 35 Prozent der Gesamtkosten eines Transportunternehmens aus. Eine neue App von Volvo-Trucks soll helfen, sie zu senken, indem sie die Fahrer via Smartphone zu einer sparsamen Fahrweise „erzieht". (Foto: Volvo-Trucks)

SPARSAMER IN DER STADT MIT EURO VI

Die Wiener Linien bemühen sich um einen sparsameren und umweltfreundlichen Busverkehr. Einer Pressemitteilung zufolge erhielt der deutsche Bus-Hersteller MAN Aufträge für insgesamt 80 Niederflurbusse von Typ „Lion's City" mit Euro-VI-Technik für den Einsatz im Raum Wien und Umgebung. „Der Erfolg basiert auf den Ergebnissen ausgiebiger Tests und Vergleiche im Vorfeld der Auftragsvergabe. Insbesondere beim Treibstoffverbrauch konnten die 235 kW starken Euro-VI-Dieselmotoren im Wettbewerbsvergleich überzeugen", so der Bushersteller.

Umweltfreundlich und sparsam: Demnächst stellen die Wiener Linien 80 neue Euro-VI-Niederflurbusse von MAN vom Typ „Lion's City" in Dienst. Sie sollen Passagiere im Raum Wien und Umgebung befördern. (Foto: MAN)

Nach eigenem Bekunden gelang es den Ingenieuren von MAN, die für Euro VI erforderliche Abgasreinigungstechnologie des Motors aus der D20-Baureihe so in den Bus zu integrieren, dass keine Sitzplätze entfallen mussten. Der Motor verfügt über eine gekühlte Abgasrückführung sowie ein SCR-System. Neu entwickelt habe man indes die On-Board-Diagnose mit permanenter Emissionskontrolle und mehrstufiger Überwachung des Harnstoff-Zusatzstoffes „AdBlue".

Die „Lions"-Modelle der LowEntry-Ausführung warten nach Herstellerangaben mit einer niedrigen Einstiegshöhe auf und entsprechen zudem dem Wunsch vieler Kunden nach mehr Sitzplätzen in Fahrtrichtung und einer erhöhten Sitzposition. Insgesamt bieten die neuen „Lions" den Wiener Fahrgästen künftig Platz für 83 Personen.

Die im polnischen MAN-Buswerk Starachowice produzierten Niederflurbusse gibt es als Dreiachser mit 13,7 und 14,7 Metern Länge sowie als Gelenkbus mit 18,0 und 18,75 Metern Länge. Die Auslieferung der 80 Fahrzeuge an die Wiener Linien soll noch in der ersten Jahreshälfte 2014 erfolgen. LL◄
www.man.eu

KRÄFTIG SPAREN MIT DEM CRAFTER

Familienzuwachs: Die neuen „Entry"-Modelle des VW Crafter für Gewerbetreibende sind preislich besonders attraktiv und in verschiedenen Varianten, etwa mit kurzem Radstand und Normaldach oder mit mittlerem Radstand und Hochdach, erhältlich. (Foto: Porsche)

Volkswagen Nutzfahrzeuge erweitert heuer das Angebot für den VW Crafter in Österreich um zwei Einstiegsmodelle, sowohl beim Kastenwagen als auch bei der Kombi-Version. Die Preisvorteile können laut VW bis zu 5.284 Euro netto betragen.

Mit dem VW Crafter 28 Kastenwagen „Entry", angetrieben vom 2-l-Vierzylinder-Common-Rail-TDI-Triebwerk mit 80 kW, verfügt die Crafter-„Entry"-Familie nun über ein preislich besonders attraktives Einstiegsmodell, welches laut Liste zu einem Preis ab 19.970 Euro netto zu haben ist.

Die „Entry"-Version des VW Crafter 35 Kombi dagegen ist neben dem 80 kW starken auch mit dem 100 kW leistenden 2,0-l-TDI-Motor erhältlich. Der Listenpreis des VW Crafter 35 Kombi „Entry" beginnt bei 31.219,70 Euro netto. Alle Kastenwagen „Entry"-Modelle sind laut Volkswagen mit verbrauchsreduzierenden Paketen, dem Start-Stopp-, Langstrecken- und BlueMotion-Technology-Paket erhältlich, mit denen sich der Verbrauch noch wirtschaftlicher gestalten lässt und die Umwelt weniger belastet wird. Die „Entry"-Kombis sind serienmäßig mit BlueMotion-Technologie erhältlich.

Beide Einsteiger-Angebote gelten für gewerbliche Kunden. Unternehmer, die darüber hinaus ihren VW Crafter über die Porsche Bank finanzieren, erhalten zusätzlich einen Bonus über 1.000 Euro. LL◄
www.vw-nutzfahrzeuge.at

Das wird Sie umhauen!

Wir sind „live!“ dabei!

Auf der TROST-SCHAU 2014.
Am 17. und 18. Mai 2014 in Stuttgart.
Stand H-05

Ihre Produktvorstellungen in der amz-TV-Ecke!

www.amz.de

GEWINNERTYPEN

„Keiner gewinnt alleine!“ – so lautete das Motto für das schon traditionelle „Truckdrive-Symposium“, mit dem sich die Carat-Gruppe bei den Lieferantenpartnern bedankt. Zum „Zehnjährigen“ motivierte Mentaltrainer Steffen Kirchner die Teilnehmer.

Carat-Chef Thomas Vollmar begrüßte mehr als 80 Lieferantenpartner zur „Jubiläums-Truckdrive-Symposium“ im Deutschen Sport & Olympiamuseum in Köln. (Fotos: Kuss)

„Keiner gewinnt alleine!“ – Mentalcoach Steffen Kirchner wusste die Zuhörer mit seinem Vortrag zu begeistern.

VON KLAUS KUSS

Interessante Örtlichkeiten und nicht minder interessante Referenten sind ein Markenzeichen der „Truckdrive Symposien“ der Mannheimer Carat-Gruppe. Kein Wunder also, dass dieses „Dankeschön“-Event bei den Lieferantenpartnern der Teilehandelskooperation mittlerweile einen festen Platz im Terminkalender hat. Und diesmal galt es darüber hinaus auch noch, ein besonderes Jubiläum zu feiern: Am 10. Dezember 2013 trafen sich mehr als 80 Vertreter der Zulieferindustrie gemeinsam mit den Truckdrive-Gesellschaftern quasi zur Jubiläumsveranstaltung, denn das „Truckdrive-Symposium“ fand diesmal bereits zum zehnten Male statt. Um dieses Jubiläum gebührend zu feiern, hatte das Organisationsteam um Lisanne Herda mit dem „Deutschen Sport & Olympiamuseum“ in Köln eine würdige Kulisse gewählt. Und mit dem Redner und Coach Steffen Kirchner bekamen die Symposiumsteilnehmer einen adäquaten Referenten geboten, der mit seinem Motivationsvortrag „Keiner gewinnt alleine!“ zu begeistern wusste.

Ehre wem Ehre gebührt: Stephan Bens, Leiter Systemzentrale NKW (links), überreichte den „Carat-Marketing-Award 2013“ an die Vertreter der Lieferantenpartner Contitech Luftfedersysteme, SAF Holland und PE Automotive (v.l.n.r.).

KEINER GEWINNT ALLEINE

Nachdem Thomas Vollmar, Geschäftsführer der Carat, und Stephan Bens, Leiter Systemzentrale NKW, die Lieferantenpartner und Gesellschafter willkommen hießen, übernahm „Coach“ Steffen Kirchner für rund anderthalb Stunden das Ruder. Mit seinem Vortrag „Keiner gewinnt alleine!“ und den darin eingebauten „Sofortübungen“ zog der Niederbayer die Teilnehmer in seinen Bann. Er ließ sie an seinen einzigartigen praktischen Erfahrungen auf drei Ebenen des Hochleistungs- und Spitzensports – als aktiver Sportler, als erfolgreicher Manager und als überzeugender Mentaltrainer – teilhaben.

Kirchner zählt derzeit zu den deutschen Toprednern und setzt neben fundierter Information vor allem auf Emotion, um seine Zuhörer zu inspirieren. Seine Vorträge haben daher nicht nur einen informativen Wert, sondern auch einen großen Unterhaltungsfaktor. „Denn nur auf der Basis von Emotionen und Begeisterung lassen sich nachhaltige Veränderungsprozesse in Gang setzen“, gab Kirchner den Anwesenden mit auf den Weg.

AN EINEM STRANG ZIEHEN

Von Kirchner mit zahlreichen Impulsen ausgestattet, ging es im anschließenden Teambildungsprogramm „Dreamteam“ unter anderem darum, gemeinsam an einem Strang zu ziehen. Carat-Chef Thomas Vollmar sprach stellvertretend das „Olympische Versprechen“, welches die Teams an die ethisch-moralische Richtschnur des olympischen Gedankens erinnern sollte. In sportlichen Wettkämpfen meisterten die Teams mit vereinten Kräften die unterschiedlichsten Aufgaben, welche unter anderem sensorische, gymnastische und kooperative Fähigkeiten sowie sportgeschichtliches Know-how forderten.

Ein weiterer Höhepunkt war die traditionelle Verleihung des „Carat-Marketing-Awards“, der für 2013 gleichberechtigt an die Lieferantenpartner SAF Holland, PE Automotive und ContiTech Luftfedersysteme für deren geleistete Marketingunterstützung ging.

Zum Abschluss der Veranstaltung besuchten die Symposiumsteilnehmer den „Kölner Hafen-Weihnachtsmarkt am Schokoladenmuseum“, bevor sie sich beim gemeinsamen Abendessen im „Deutschen Sport & Olympiamuseum“ noch intensiv austauschen konnten. Damit ist auch das „10. Truckdrive-Symposium“ wieder dem Ruf als wichtige Kommunikationsplattform rundum gerecht geworden. ◄

www.carat-gruppe.de

„HELD DER STRASSE“ AUSGEZEICHNET

Menschen, die ohne lange nachzudenken zupacken und helfen, sind selten geworden. Doch es gibt sie noch. Einer davon ist der 45-jährige Wilhelm Dirkmann. Der IT-Fachmann aus Ettlingen rettete am 17. April 2013 drei Frauen durch seinen beherzten Einsatz vermutlich das Leben. „Auf der A8 auf dem abschüssigen Wolfartsweierer Hang bei Karlsruhe sah ich, dass der vor mir fahrenden Pkw Flüssigkeit verliert und Feuer aus dem Heck schlägt“. Als die Frauen wegen des starken Rauchs im Innern ihres Fahrzeugs verzweifelt die Fensterscheiben runterkurbelten und nach Luft rangen, handelt Dirkmann sofort. „Ich überholte den Wagen, setzte mich mit meinem Fahrzeug vor das brennende Auto und bremste es so bis zum Stillstand ab“, beschreibt Dirkmann die Situation. Anschließend hilft er den Frauen nach draußen und bringt sie in Sicherheit, während ihr Fahrzeug total ausbrennt.

Für diese mutige Tat überreichte Staatssekretär Rainer Bomba, in Vertretung von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, Dirkmann am 3. Dezember 2013 im Berliner Verkehrsministerium die Plakette „Held der Straße 2013“. Zudem erhielt der Mutige von Hyundai Motor Deutschland ein nagelneues i30 Coupé, zu dem die Allianz eine Jahresversicherung sponsert. Bereits zum sechsten Mal suchten Goodyear und der Automobilclub von Deutschland (AvD) als Initiatoren den „Helden der Straße“. „Menschen wie Wilhelm Dirkmann, die nicht wegschauen, sondern Verantwortung für andere übernehmen, sind im Straßenverkehr unersetzlich. Deshalb ist die Aktion „Held der Straße“ so wichtig“, erklärte Matthias Braun, Generalsekretär des AvD. Die Suche nach den „Helden der Straße“ geht weiter. Menschen, die im Straßenverkehr selbstlos Hilfe geleistet haben, können nominiert und auf der Internetadresse von „Held der Straße“ oder schriftlich bei Goodyear vorgeschlagen werden. pero◄

www.held-der-strasse.de

Ausgezeichnet: In Vertretung von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer überreichte Staatssekretär Rainer Bomba (zweiter v. r.) dem „Helden der Straße 2013“, Wilhelm Dirkmann (dritter v. r.), den Schlüssel für das gesponserten Hyundai i30 Coupé.

IMPRESSUM

NKW PARTNER
FÜR NUTZFAHRZEUG-SERVICE UND TEILEMARKT

Zeitschrift für den Nutzfahrzeug-, Zubehör-, Teilemarkt und Reparaturwerkstätten in Deutschland
21. Jahrgang 2014 · ISSN 1437-6229

Einem Teil dieser Ausgabe liegen Prospekte der Firma ROMESS Rogg GmbH & Co. bei.
Wir bitten unsere Leser um freundliche Beachtung.

Herausgeber und Verlag:
Schlütersche Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG
Postanschrift: 30130 Hannover

Verlagsleitung:
Klaus Krause

KFZ- UND MOBILITÄTSMEDIEN:

Leitung:
Eckhard Schulte, Telefon 0511 8550-2610
schulte@schluetersche.de

Chefredakteur:
Klaus Kuss, Maurerweg 30
87616 Marktoberdorf-Rieder
Tel. 08342 9184190, Fax 08342 9184192
kuss@schluetersche.de

Redaktion:
Dr. Frauke Weber, Klaus Kuss

Anzeigenleitung:
Christian Welc, Telefon 0511 8550-2643
welc@schluetersche.de

Anzeigenverkauf:
Marion Bäre, Telefon 0511 8550-2645
baere@schluetersche.de
Gitta Lemke, Telefon 0511 8550-2648
lemke@schluetersche.de
Marcel Trageser, Telefon 0511 8550-2647
trageser@schluetersche.de

Derzeit gültige Preisliste: Nr. 21

Druckunterlagen:
anzeigendaten-nkw@schluetersche.de
Tel. 0511 8550-2549, Fax 0511 8550-2401

Producer:
Tom Kaldewey, Melanie Leitzke

Vertrieb/Abonnement-Service:
Telefon 0511 8550-2636
Telefax 0511 8550-2405
vertrieb@schluetersche.de

Bezug:
Erscheinungsweise 4 x jährlich Jahresabonnement: Inland € 31,– inkl. MwSt., inkl. Versandkosten. Ausland € 31,– jährlich (zzgl. Versandkosten);
Einzelheft € 8,– im In- u. Ausland zzgl. Versandkosten (EU-Steuerregelung wird berücksichtigt).
Für ordentliche GVA-Mitglieder ist der Bezug des NKW PARTNERS im Mitgliederbeitrag enthalten.

Mitglied des Redaktionsbeirats:
Rolf Barstadt, Ferdinand Bilstein GmbH & Co. KG
Hans-Jürgen Herrmann, truckpower holding Gmbh
Dr. Rolf Enders, ST-Templin GmbH
Udo Mählmann, Hofmeister & Meincke GmbH & Co.
Andreas H. Bitsch, Federn-Hentz GmbH
Hans Strobel, Christian Winkler GmbH & Co.
Thomas Lück, Hermann Peters GmbH & Co.
Stefan Freitag, Mahle Filtersysteme GmbH
Hans Marquart, Marquart GmbH

Bankverbindung:
Sparkasse Hannover (BLZ 250 501 80), Konto 1 019 900, IBAN DE41 2505 0180 0001 0199 00, BIC SPKHDE2H

Angeschlossen der Informationsgemeinschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern (IVW).

Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages unter ausführlicher Quellenangabe gestattet. Gezeichnete Artikel decken sich nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion. Für unverlangt eingesandte Manuskripte haftet der Verlag nicht.

Gerichtsstand und Erfüllungsort: Hannover

Die Titel der KFZ-und Mobilitätsmedien im Überblick:
- amz – auto motor zubehör
- bfp fuhrpark + management
- NKW PARTNER
- www.amz.de
- www.fuhrpark.de
- www.nkwpartner.de

Druck: Printmedienpartner GmbH
Böcklerstr. 13, 31789 Hameln/Wangelist

THEMENVORSCHAU 02-2014

TOP-THEMA „MOTORENINSTANDSETZUNG“
Das kostengünstige Instandsetzen von Nkw-Motoren ist ein wichtiges Thema für Nkw-Werkstätten und Speditionen. Doch nicht alles lässt sich in Eigenregie und mit Werkstattmitteln beheben. In Kooperation mit einem Motoreninstandsetzer lässt sich jedoch meist eine passende Lösung finden. Wir zeigen, wie eine Zusammenarbeit aussehen kann. Außerdem sehen wir uns im freien Teilemarkt nach Motorkomponenten um.

TOP-THEMA „ZUBEHÖR UND NACHRÜSTUNG“
Vieles, was die Fahrzeughersteller in ihren Zubehörlisten „ab Werk“ anbieten, lässt sich auch später noch nachrüsten. Das gilt für Sicherheits-, Licht- und Komfortsysteme sowie für optisches Tuning gleichermaßen. Vieles ist sogar nur im Zubehörhandel erhältlich. Mit dem Nachrüsten lassen sich Zusatzerlöse erzielen. Wir stellen verschiedene Möglichkeiten vor.

TOP-THEMA „TRUCK RACE“
Rennsport mit Nutzfahrzeugen ist ein heißes Thema – nicht nur für Trucker. Viele Teilehersteller und Zulieferer sponsern die Teams und statten die Boliden mit ihren Produkten aus. Wir sehen uns in der Szene um und berichten, wer wen wie und mit was unterstützt.

SCHWERPUNKT „WERKSTATT-KONZEPTE FÜR NKW-WERKSTÄTTEN“
Werkstatt-Konzepte des freien Teilehandels sind für freie und markengebundene Nkw-Betriebe gleichermaßen interessant, da sie eine handfeste Unterstützung im immer härteren Reparaturmarkt bieten. Markenbetriebe können sich damit sogar ein zweites Standbein schaffen. Wir stellen aktuelle Konzepte vor und berichten aus den Systemzentralen.

SCHWERPUNKT „ANTRIEBS-, GELENK- UND KARDANWELLEN“
Ohne Wellen und Gelenke im An- und Abtriebsstrang dreht sich bei Transportern und Nutzfahrzeugen nichts. Wir stellen Neuigkeiten rund um den „Wellentrieb“ vor und fragen die Spezia-listen nach Tipps und Tricks für die Wartung, Reparatur und Diagnose.

SCHWERPUNKT „IT UND EDV IN DER NFZ-WERKSTATT“
Der Software-Markt für Nfz-Betriebe ist dünn bestückt. Wir stellen sowohl betriebswirtschaftliche als auch technische Lösungen vor.

WERKSTATT-AUSSTATTUNG
Passend zu den Top-Themen und Themenschwerpunkten präsentieren wir nützliche Produkte und Werkstattausrüstungen, die dem NKW-Fachmann den Arbeitsalltag erleichtern.

ANZEIGENSCHLUSS: 20. 05. 2014
ERSCHEINUNGSTERMIN: 12. 06. 2014

Weitere Themen finden Sie demnächst auf www.nkwpartner.de unter „Mediadaten“.

GEWINNEN SIE MIT

KW PARTNER
FÜR NUTZFAHRZEUG-SERVICE UND TEILEMARKT

Herzlichen Glückwunsch!

Die richtige Antwort auf unsere Gewinnfrage im Heft 4/2013 lautet: Bis zu 2.500 Liter pro Jahr und Fahrzeug.

Die Preise unseres Gewinnspiels aus dem Heft 4/2013 wurden uns freundlicherweise von der Firma WAECO zur Verfügung gestellt.

Gewonnen haben:

1. Preis: WAECO CoolFreeze CFX 35: die stärkste Kompressor-Kühlbox
Walter Gayer, Julbach

2. Preis: WAECO TropiCool TC 21 FL: HighTech Thermoelektrik für Kenner
Reinhard Volkmer, Schweinfurt

3. Preis: Dometic Safe 310C – Safe mit mechanischem Schließsystem
Wolfgang Sievers, Wakendorf

4. – 5. Preis: WAECO PowerVac PV 100: handlicher Nass-/Trockenstaubsauger
Bernd Kirf, Ockfen
Stefan Horbasz, Bergisch Gladbach

6. – 8. Preis: WAECO PerfectCoffee MC 80: mobile Kaffeemaschine für 8 Tassen
Kirsten Brockhaus, Lingen
Jane Krolop, Füssen
Ines Ströhla, Plauen

9. – 10. Preis: WAECO PerfectKitchen MCK 750: Wasserkocher für unterwegs
Josef Hünker, Dülmen
Horst Esch, Bornheim

11. – 15. Preis: WAECO PocketPower LC 100: Universal-Ladegerät für Laptops etc.
Lutz Wagner, Ronneburg
Norbert Grosser, Immendingen
Harald Ruck, Niebüll
Stefan Griemert, Bad Salzuflen
Matthias Zenner, Reichenbach

16. – 20. Preis: WAECO MagicSafe MSG 150: zuverlässige Gas-Alarmanlage
Karin Rewald, Wolfhagen
Josef Haslinger, Regensburg
Thomas Kunigham, Weingarten
Gerhard Möller, Nortorf
Jürgen Gill, Langenwetzendorf

1. Preis: *RÖSLE No.1 Sport F50 Holzkohle-Kugelgrill*

2.–5. Preis: *RÖSLE Edelstahl-Anzündkamin*

6.–10. Preis: *RÖSLE Grillzange*

11.–20. Preis: *RÖSLE BBQ Glühwein-Set (inkl. Glühwein-Gewürz).*

21.–25. Preis: *RÖSLE Grillbuch Love, Grill & Chill*

FAX an 0511 8550-2600

Beantworten Sie bitte folgende Frage:

Welche Art von Sensoren wird beim Abstandsregeltempomaten Adaptive Cruise Control (ACC) verwendet?

- ☐ **Infrarot-Sensoren**
- ☐ **Radar-Sensoren**
- ☐ **Kamera-Sensoren**

Name/Vorname

Firma Position/Abteilung

Straße PLZ/Ort

Einsendeschluss: 9. Mai 2014

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

www.eberspaecher-klima.de

I ♥ Eberspächer COOL `14 TRUCKS

Aktionspreise 01.03.2014 – 31.08.2014

FACT | factnet.de

MIT STANDKLIMATISIERUNG GEGEN SOMMERHITZE

Warme Sommernächte in der Kabine können extrem anstrengend sein: Hohe Temperaturen und hohe Luftfeuchtigkeit verhindern einen ruhigen Schlaf und beeinträchtigen so auch die Leistungsfähigkeit am nächsten Tag. Die Klimatisierungssysteme von Eberspächer sorgen dafür, dass die Wohlfühltemperatur gehalten wird. Der besondere Pluspunkt dabei: Die Technik arbeitet – anders als bei herkömmlichen Klimatisierungslösungen – völlig motorunabhängig. Das spart nicht nur Kraftstoff, sondern schont auch die Umwelt.

Sichern Sie sich jetzt satte Preisrabatte für Cooltronic und Ebercool Standklimaanlagen sowie für unsere Kühlboxen im Aktionszeitraum vom 01.03.2014 – 31.08.2014

A WORLD OF COMFORT

Eberspächer

DER NEUE INDUSTRIE KATALOG

K15

27 KAPITEL
725 PRODUKTGRUPPEN
800 SEITEN
17.000 ARTIKEL

www.kstools.com

INTERNATIONALE EISENWARENMESSE KÖLN

BESUCHEN SIE UNS!
09.–12.03.2014
HALLE 10.1 / EBENE 1 /
GANG A / STAND 081

KSTOOLS®

Innovation ist unsere Mission!